- CO AKROBACI WYWALCZĄ W ŁODZI?
- DOPALACZE
- BIAŁO-CZERWONE SZACHOWNICE NAD FRANCJĄ

SKRZYDLATA POLSKA

NR 16 (719) ● 18. IV. 1965 r. ● ROK XXI XXV ● CENA ZŁ 2

Samoloty i śmigłowce naszego lotnictwa sanitarnego w okresie minionej zimy docierały wszędzie tam, gdzie były wzywane na pomoc. O wynikach działalności lotnictwa sanitarnego piszemy na stronach 4 i 5, pod tytułem „Przeciwko żywiołowi". Foto: J. Pomianow

Delegacja radziecka w czasie przejazdu ulicami Warszawy, z dworca do Belwe deru. W pierwszym aucie — I sekretarz Komitetu Centralnego KPZR Leonid Breżniew oraz I sekretarz Komitetu Centralnego PZPR Władysław Gomułka. W drugim — przewodniczący Rady Ministrów ZSRR Aleksiej Kosygin i prezes Rady Ministrów PRL Józef Cyrankiewicz.
Foto: Leopold Dzikowski

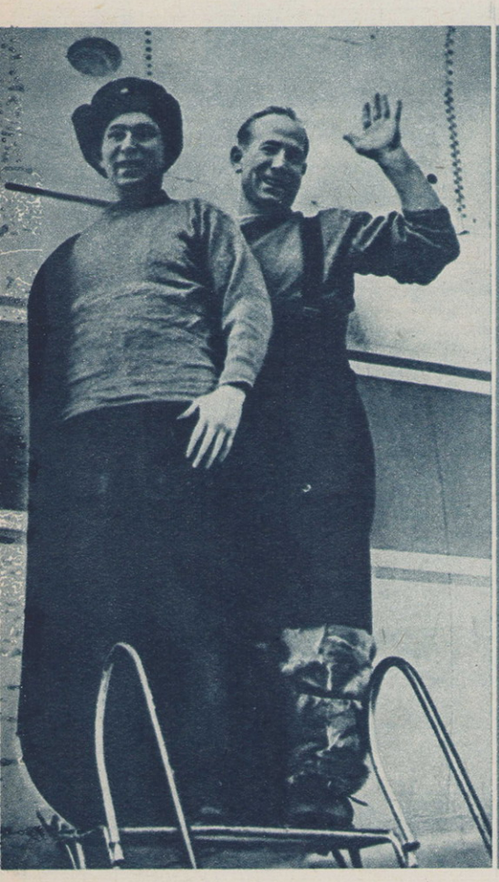
WIZYTA PRZYJAŹNI I SOJUSZU

NA zaproszenie Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Rady Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, w pierwszej połowie kwietnia br. przebywała w Polsce z oficjalną wizytą, serdecznie witana i goszczona przez polskie społeczeństwo, partyjno-rządowa delegacja ZSRR z I Sekretarzem Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego Leonidem I. Breżniewem na czele.

W toku wizyty został podpisany układ między Polską Rzeczpospolitą Ludową i Związkiem Radzieckim o Przyjaźni, Współpracy i Wzajemnej Pomocy. Układ ten stanowi odnowienie polsko-radzieckiego Układu o Przyjaźni, Pomocy Wzajemnej i Współpracy Powojennej, zawartego 21 kwietnia 1945 roku na okres 20 lat.

„Sojusz polsko-radziecki — powiedział Władysław Gomułka — stanowi podstawową gwarancję naszej suwerenności, bezpieczeństwa naszych granic na Odrze i Nysie, naszych sukcesów w budownictwie socjalizmu. Równocześnie jest on ważnym elementem siły i skuteczności pokojowej polityki Związku Radzieckiego, Polski i wszystkich państw Układu Warszawskiego. W ten sposób służy on interesom obu krajów, a zarazem interesom pokoju w Europie, któremu znów — mimo odmiennej sytuacji niż przed 20 laty — nie przestali zagrażać zachodnioniemieccy militaryści i odwetowcy".

Wizyta przywódców radzieckich w Polsce i podpisanie nowego układu polsko-radzieckiego o współpracy, przyjaźni i pomocy wzajemnej na następne 20 lat jest wydarzeniem o wielkim znaczeniu międzynarodowym. Układ ten przyczynia się do dalszego umocnienia braterstwa i współpracy między narodami polskim i radzieckim, do dalszego utrwalenia pokoju w Europie, a także na świecie. Sojusz polsko-radziecki służy też sprawie jedności krajów socjalistycznych i przez to zyskuje znaczenie międzynarodowe o szerokim zasięgu.



KOSMONAUCI BIELAJEW I LEONOW POZDRAWIAJĄ NARÓD POLSKI

W związku z obchodami 20-lecia układu kwietniowego między ZSRR a Polską, korespondent APN otrzymał następujące wypowiedzi Pawła Bielajewa i Aleksieja Leonowa:

W ten świąteczny, wiosenny dzień pozdrawiamy cały naród polski z okazji 20 rocznicy podpisania Układu o Przyjaźni, Pomocy i Wzajemnej Współpracy.

Niechaj przyjaźń między naszymi narodami jaśnieje blaskiem gwiazd wszechświata i niechaj będzie nieograniczona jak Ocean Kosmosu.

NOWY ZARZĄD KLUBU PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH S D P

W warszawskim Domu Dziennikarza odbyło się 5 kwietnia br. walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Na zebraniu, któremu przewodniczyła red. Maria Teisseyre z Wrocławia, dokonano podsumowania i oceny działalności Klubu za ostatnie dwa lata oraz wytyczono kierunki działania na przyszłość. Postulowano zwiększyć zainteresowanie publicystów sprawami naszego przemysłu lotniczego, techniką oraz lotnictwem wojskowym.

Na zakończenie obrad wybrano nowy 7-osobowy zarząd. Przewodniczącym KPL został ponownie red. **Jerzy R. Konieczny** („Skrzydlata Polska"), zastępcą przewodniczącego red. **Tadeusz Stępień** („Kurier Polski"), a sekretarzem — red. **Tadeusz Pajda** („Żołnierz Polski"). W skład zarządu weszli ponadto: red. red. **Leopold Marschak** (Polskie Radio), **Maria Teisseyre** (Polskie Radio — Wrocław), **Wiktor Wionczek** („Wiraże") i **Krystyna Wyhowska** („Zycie Warszawy"). Nowo wybranemu Zarządowi Klubu Publicystów Lotniczych SDP życzymy pomyślnej działalności. (y)

SZWAJCARSKA „CARAVELLE" na trasie Zurych — Warszawa

Popołudnie 7 kwietnia br. było w Warszawie deszczowe i mgliste. Mimo to o przewidzianej godz. 16.30, z dokładnością szwajcarskiego zegarka, wylądowała na lotnisku Okęcie „Caravelle" szwajcarskich linii lotniczych „Swissair".

Był to pierwszy rejsowy lot samolotu odrzutowego latającego w barwach „Swissairu" na trasie Zyrych — Warszawa. Nie zabrakło z tej okazji powitalnych kwiatów. W okolicznościowym cocktailu wzięła udział załoga samolotu oraz przedstawiciele PLL „LOT", ZRLiLK i prasy.

Samoloty odrzutowe „Caravelle" szwajcarskich linii lotniczych „Swissair" przylatują z Zyrychu do Warszawy w środy po południu, natomiast w czwartki rano wracają z powrotem. Czas przelotu w jedną stronę wynosi 1 godzinę i 45 minut. (hek)

WYJAŚNIENIE

Na życzenie ob. Stefana Kołodyńskiego, autora opracowania pt. „Katastrofy bombowców atomowych USA" zamieszczonego w „SP" nr 47 z 1963 r. (str. 8, 9 i 18) wyjaśniamy, że wstęp do tego artykułu pochodzi od redakcji.

20 SKRZYDLATA POLSKA

GŁOWNY INSPEKTOR LOTNICTWA gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

z wizytą w „Skrzydlatej Polsce"

ZESPÓŁ redakcyjny „Skrzydlatej Polski", z okazji przypadającego obecnie 20-lecia naszego pisma, gościł w redakcji Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego. Udział w spotkaniu wziął również redaktor naczelny „Wiraży" ppłk Wiktor Wionczek.

Generał Raczkowski, po przedstawieniu mu przez redaktora naczelnego wszystkich pracowników „Skrzydlatej Polski", wziął udział w bezpośredniej, bardzo ożywionej rozmowie na tematy związane tak z samym pismem, problemami jego redagowania i oddziaływania na szerokie kręgi sympatyków lotnictwa jak i tematy dotyczące lotnictwa wojskowego i sportowego w ogóle.

Przyjemnie to stwierdzić, że naszemu Gościowi podobała się „Skrzydlata", jej układ i szata graficzna. Generał pochwalił również dobór tematyczny i jakość techniczną zamieszczanych zdjęć fotograficznych. Przy okazji zdradził nam, iż sam bardzo interesuje się fotografiką, a nawet kiedyś zdobył nagrodę w jednym z konkursów.

Generał Jan Raczkowski w otoczeniu członków zespołu redakcyjnego „Skrzydlatej Polski".

Nie obyło się również bez uwag krytycznych: bardziej pamiętajmy o polskich tradycjach lotniczych, lepiej niż dotychczas upowszechniajmy je wśród młodzieży, umiejętnie pokazujmy sylwetki najwartościowszych ludzi naszego lotnictwa.

Jednym z dłużej omawianych tematów był wzajemny kontakt między lotnikami wojskowymi i sportowymi, a ściślej precyzując — sprawa większego niż dotychczas udziału lotników wojskowych w imprezach lotnictwa sportowego (zawodach, rajdach itp.). Generał stwierdził, że kontakty te powinny ulec dalszemu wzmocnieniu. Pierwsze kroki zostały już zresztą dość dawno zrobione, w postaci udziału załóg na samolotach wojskowych w dotychczasowych Rajdach Pilotów i Dziennikarzy. W tegorocznym IV Rajdzie udział pilotów i dziennikarzy lotnictwa wojskowego zwiększy się bardzo wydatnie.

Generał jest entuzjastą latania. Sam, jako pilot samolotów odrzutowych, nigdy nie przepuszcza okazji do treningu, co — przy piastowaniu tak poważnej funkcji i nawale związanej z tym pracy — jest czymś nie tylko niełatwym, ale wręcz godnym szczerego podziwu i uznania.

„Wiem, że kochacie lotnictwo. Mnie jest ono bardzo bliskie. Upowszechniajcie nasze lotnictwo w społeczeństwie, propagujcie wśród młodzieży jego stare, przepiękne tradycje. Pokazujcie wspaniałe piękno latania i jego romantykę, wzbudzajcie do lotnictwa miłość".

To piękne, szczere słowa. Długo będziemy je pamiętali. To prawda również: aby kochać lotnictwo, trzeba poznać jego historię, ludzi związanych z nim na śmierć i życie, rolę jaką polskie skrzydła odegrały w bohaterskiej walce narodu o wolność.

Na spotkaniu poruszano wiele tematów interesujących zarówno gościa redakcji jak i gospodarzy. Na zdjęciu — siedzą m. in. od lewej: Bernard Koszewski (fotoreporter „Skrzydlatej"), Stanisław Kopf (grafik), Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji), Henryk Kucharski, inż. Janusz Wojciechowski. Foto: St. Jaśko (3)

Generał Jan Raczkowski wręcza redaktorowi naczelnemu „Skrzydlatej" Jerzemu R. Koniecznemu piękny model „Iskry".

Żegnając się, generał Raczkowski życzył redaktorom „Skrzydlatej" owocnej pracy i szczęścia w życiu osobistym. A pismu w ogóle? „Życzę Skrzydlatej, aby była zawsze pismem poszukiwanym". Na pamiątkę swej wizyty w redakcji nasz miły Gość zostawił podarunek: model polskiego samolotu odrzutowego „Iskra".

(jz)

---

19 marca na bardzo kapryśnej fali karkonoskiej pil. Marek Skromny przewyższeniem 3 950 m dopełnił złotą odznakę szybowcową. Piloci Jerzy Góźdź i Zbigniew Frankowski uzyskali treningowe przewyższenia ponad 4 000 m. Przewyższenia te zostały dosłownie wydarte kapryśnej aurze, gdyż pierwsze starty na falę w tym dniu odbyły się o godz. 6-tej rano. Inny przebieg miała niedziela 21 marca. Wybieraliśmy się właśnie na walne zebranie Aeroklubu Jeleniogórskiego, gdy nieśmiało rysująca się krawędź soczewki oraz pytające spojrzenia pilotów przebywających na turnusie zmieniły naszą decyzję. No trudno, kierownik A. J. będzie miał trochę mniejszą frekwencję na zebraniu. Krótkie dyspozycje organizacyjne i cały zespół niezbędny do wykonania lotów jest w komplecie.

Jako pierwszy startuje Bohdan Ławruk na „Bocianie". Wkrótce przez radio dowiadujemy się od holownika, którym jest dziś Julek Ziobro, że zespół „zamieszało" i pilot szybowca zmuszony został do wyczepienia. Jako następny startuje Ryszard Witkowski. Wkrótce w powietrzu jest 7 szybowców, nawet „Bocian", któremu Henryk Różalski w szybkościowym tempie usunął defekt. Z meldunków radiowych wynika, że trzy szybowce nawiązały kontakt z falą i mają powyżej 4 000 m wysokości. Trzy pozostałe latają na wysokości 1 500 m, wykorzystując wznoszenia rotorowe.

W czasie, gdy na zebraniu AJ szef wyszkolenia Tadeusz Popiel omawia zamierzenia klubu na sezon 1965, kilka kilometrów wyżej Ryszard Witkowski realizuje plany już praktycznie, zamieniając swą srebrną odznakę z dwoma diamentami na złotą. A może... Niestety, wiatr słabnie, a przelewający się przez Karkonosze front polewając deszczem studzi nasze zapały i spędza szybowce do lądowania. Wyniki: Ryszard Witkowski — przewyższenie warunkowe 4 400 m, Jerzy Góźdź — treningowe 4 550 m, Zygmunt Pudzianowski — treningowe 3 100.

Memoriał 1965 - już otwarty

Następnego dnia liczyliśmy, że może..., ale aura rozwiała nasze nadzieje. Poranek wstał czysty jak łza, kręcąca się w oczach kolegów, którym kończył się urlop. Pozostali z uporem męczyli wysłużonego link-trenera.

W osłupienie wprawiła wszystkich pilotów decyzja szefa wyszkolenia, który zakomunikował zadanie: przelot do Wrocławia. Na holu? — zapytał jeden z pilotów. Nie, docel — powrót Jelenia Góra — Wrocław — Jelenia Góra. Pola są rozmiękłe, więc trzeba lecieć ostrożnie, bo ewentualny powrót — tylko samochodem. A oto relacja Marka Skromnego: Wyczepiłem się o godz. 12.00 na wysokości 400 m, we wznoszeniu 3 m/sek. Za mną startują kolejno Jerzy Góźdź i Lidia Pazio. Przeskok na Kaczerów, gdzie na wysokości 800 m wykręcamy się w 2,5 m kominie. Podstawa podnosi się i wynosi już 1 350 m. Następny długi przeskok wzdłuż szlaku Cu aż pod Strzegom i z wysokości 600 m wykręcanie w 4 m/sek. Skacząc od chmurki do chmurki cała trójka osiąga autostradę i nawiązuje kontakt... radiowy z Lesznem. Za autostradą mały kryzys i cała trójka opadła na wysokość 400 m. Trzymetrowy komin wyjaśnia sytuację i wynosi całą trójkę na 1 650 m — była to maksymalna wysokość dnia. Meldowanie we Wrocławiu o godz. 14.20 było już tylko formalnością. Wykręcenie podstawy nad lotniskiem w 4-metrowym wznoszeniu nasuwa refleksje, że można by nawet lecieć dalej. Droga powrotna odbywa się w szybkim tempie, gdyż tym razem wiatr był tylno-boczny. Długi przeskok aż do autostrady i tu duża niespodzianka. Sypiąca śniegiem chmurka okazuje się „miłą", bo wariometry w szybowcach pokazują 5-metrowy komin. Szybko dochodzimy do podstawy. Znów długi przeskok, mimo iż szlaki układały się w poprzek trasy, dawały się wykorzystać i nosiły zdecydowanie w granicach 4 metrów. W rejonie Bolkowa ostatnie wykręcenie pułapu w 5-metrowym noszeniu. Dolot!

Marek Skromny pierwszy zameldował się na mecie o godzinie 16.00. Tuż za nim Lidia Pazio oraz Jerzy Góźdź, który mimo iż od Wrocławia prowadził całą grupę, kurtuazyjnie dał się wyprzedzić. No cóż, pierwsze trzy przeloty po 174 km otworzyły tabelę Memoriału R. Bitnera 1965 r.

STEFAN ROZYCKI

PRZECIWKO ŻYWIOŁOWI

ZIMĘ mamy już poza sobą. Nie wszyscy jednak odczuli jej skutki, nie wszyscy wiedzą, jakie trudności sprawiła ona ludziom, stając się żywiołem niezwykle uciążliwym do pokonania.

W najtrudniejszych dniach, czasem nawet dramatycznych, ogromną rolę odegrało nasze lotnictwo sanitarne, którego piloci spieszyli każdorazowo na ratunek ludziom. A loty ich były niezwykłe, jak niezwykła jest ich codzienna praca.

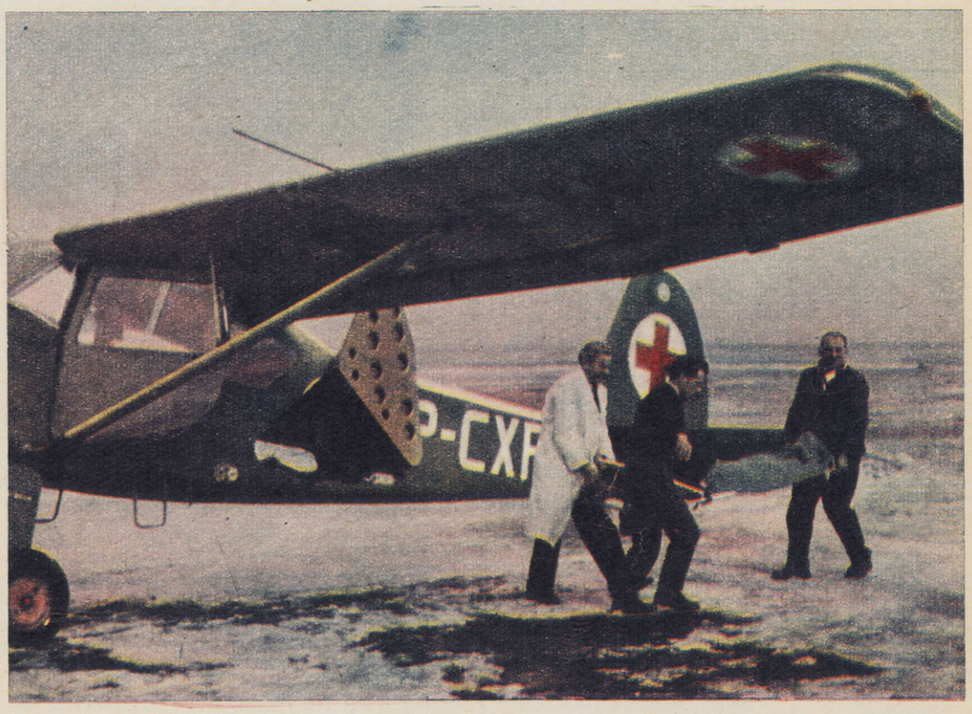
Szalejące zamiecie śnieżne zdezorganizowały zupełnie transport i komunikację. Zasypane i zawiane drogi wstrzymały dojazdy samochodów. W wielu zakładach przemysłowych ciężka zima zakłóciła bądź przerwała pracę. Wiele wiosek i miasteczek zostało dosłownie odciętych od świata. Atakująca zima zaczęła paraliżować w wielu rejonach kraju normalny tryb życia.

Do walki z białym żywiołem przystąpili najlepsi ludzie, zaopatrzeni w pełnosprawnie działający sprzęt lotniczo-sanitarny. I gdy zostało zażegnane jedno niebezpieczeństwo, pojawiło się drugie: lód i woda.

Najbardziej zaangażowane w walce z żywiołem były trzy Zespoły Lotnictwa Sanitarnego: białostocki, lubelski i rzeszowski. Piloci tych zespołów z narażeniem własnego życia, w niezwykle ciężkich warunkach nieśli pomoc chorym ludziom. Dzięki ich poświęceniu, wysiłkowi i umiejętnościom pilotażowym uratowano wiele istnień ludzkich od śmierci względnie kalectwa. Jeszcze raz w trudnych dla kraju chwilach lotnictwo sanitarne nie tylko potwierdziło swoją przydatność, ale działało sprawnie, energicznie i skutecznie.

Obok personelu latającego ogromną rolę odegrali również pracownicy służby technicznej lotnictwa sanitarnego, którzy utrzymywali w stałej gotowości do lotu tak samoloty jak i śmigłowce. Ich ofiarna praca, dyżury dzienne i nocne sprawiły, że żadna maszyna nie zawiodła pilota podczas przelotu sanitarnego.

Dla zapoznania naszych czytelników z wynikami pracy naszego lotnictwa sanitarnego w okresie trwającej zimy, przeprowadziliśmy z kilkoma Zespołami Lotnictwa Sanitarnego rozmowy, bądź uzyskaliśmy krótkie sprawozdania na ten temat.



KIELCE

Zaczynamy od Kieleckiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Na początku marca na wielu podkieleckich trasach stawały w zaspach samochody. Rejon Gór Świętokrzyskich oraz południowa część województwa kieleckiego miały najtrudniejszą sytuację, a do wielu miejscowości można było dotrzeć tylko samolotami. Zasypane drogi utrudniały dotarcie w razie nagłych wypadków i udzielenie pomocy lekarskiej. Kielecki Zespół Lotnictwa Sanitarnego otrzymał wiele bardzo pilnych wezwań z różnych stron województwa do przewiezienia chorych do szpitali względnie klinik. Samoloty i śmigłowiec lądowały w sąsiedztwie wiejskich domów. Lotów takich było wiele, a jednej nocy lądowano w Zdole Rządowym, zabierając stamtąd ciężko chorego. Również na radomskim lotnisku w Piastowie lądowały samoloty sanitarne zaopatrzone w narty. Tam właśnie zorganizowano stację przesiadkową, bowiem chorzy transportowani z Lublina przenoszeni byli do samolotu krakowskiego, który z kolei wiózł ich stamtąd do Lublina czy też Warszawy.

KRAKÓW

Krakowski Zespół Lotnictwa Sanitarnego począwszy od 1 stycznia do 24 marca wykonał 80 transportów chorych, w tym 33 przy użyciu śmigłowca. Loty sanitarne do wypadków lub nagłych zachorowań w czasie trudnych warunków spowodowanych dużymi opadami śniegu i zaspami odbywały się wyłącznie przy użyciu śmigłowca.

— W górzystym rejonie województwa krakowskiego — mówi pil. Tadeusz Augustyniak, kierownik ZLS Kraków — tylko śmigłowiec docierał do miejsc odciętych przez zaspy śnieżne. Największy procent lotów został wykonany w rejonie Olkusza, gdzie zaspy śnieżne dochodziły do dwóch metrów wysokości. Drugim powiatem o bardzo utrudnionej komunikacji był rejon Suchej. Udzielono pomocy w takich miejscowościach jak na przykład Książniczka (oddalona od Krakowa o dwanaście kilometrów), do której drogi zostały zupełnie zasypane. Chciałbym tutaj podkreślić, iż w bardzo trudnych warunkach pogodowych dostarczono pilnie potrzebną krew do szpitala w Gorlicach. Oczywiście wspomnianych lotów nie można było wykonać samolotami, gdyż lądowiska jak i dojazdy do nich nie nadawały się do użytku z powodu dużych zasp śnieżnych.

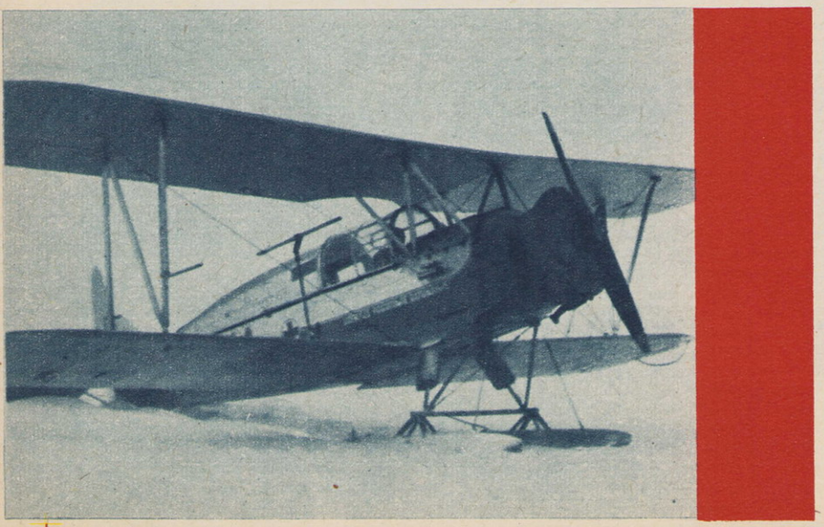
ZIELONA GÓRA

Zielonogórski Zespół Lotnictwa Sanitarnego również przeżywał trudny okres w czasie tegorocznej zimy. Właściwa zima na terenie województwa nastąpiła pod koniec lutego br. Najbardziej intensywne opady miały miejsce w pierwszych dniach marca. Pokrywa śniegu na lotnisku Przylep wynosiła pół metra i więcej. W czasie od 1 do 23 marca nie było w ogóle dojazdu na lotnisko jak również na lądowiska w terenie. Przejście od przystanku w Przylepie do lotniska (1,5 km) trwało 50 minut, gdy w normalnych warunkach trwa niecałe 15 minut.

— Mimo interwencji w Powiatowej Radzie Narodowej o przysłanie pługa dla przetarcia drogi — stwierdza kierownik ZLS Zielona Góra Henryk Kozłowski — pługa nie przysłano. W tym okresie wykonany został tylko jeden lot z transportem krwi dla Katowic. Krew dostarczono karetką do przystanku autobusowego w Przylepie, a następnie wozem konnym na lotnisko. Dużą trudnością w okresie zimy przy wykonywaniu naszych zadań było również i to, że na terenie różnych lotnisk i lądowisk panowały różne warunki — u nas brak śniegu, na innych lotniskach przyjmowano tylko na nartach lub odwrotnie. U nas na przykład można było startować tylko na nartach, natomiast były trudności z lądowaniem we Wrocławiu, gdzie śnieg pokrywał lotnisko tylko na niektórych odcinkach.

RZESZÓW

Dla Rzeszowskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego szczególnie trudnym okresem był miesiąc luty i pierwsza dekada marca br, kiedy to olbrzymie opady śniegu sparaliżowały ruch drogowy. Udzielenie pomocy — poza transportem lotniczym — było zupełnie niemożliwe. Ogółem w tym trudnym okresie wykonano 50 lotów, przewieziono 35 chorych i przeleciano 6 370 km.



— Miały miejsce takie zgłoszenia — relacjonuje kierownik ZLS Rzeszów — gdzie nie mogła dojechać karetka pogotowia. Były to loty szczególnie trudne ze względu na nieznane bliżej warunki startu i lądowania (zamiecie śnieżne i mgły). Chorych dowożono saniami względnie sanitariusze zanosili ich na rękach.

SANOK

W tym roku mieliśmy ułatwioną pracę mówi pil. Jerzy Mendyka ze stacji Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku — ponieważ nasz teren zabezpieczały śmigłowce wojskowe. Poza normalną działalnością sanitarną, mimo iż byliśmy w stałym kontakcie z władzami terenowymi, nie zachodziła potrzeba użycia naszego sprzętu sanitarnego.

SZCZECIN

Najtrudniejszym okresem dla zespołu szczecińskiego były dni od 4 do 13 marca br. W tym czasie dysponowano dwoma samolotami S—13 na nartach.

— W tych dniach — mówi kierownik ZLS Szczecin pil. Kazimierz Gościumiński — wykonano trzy wyloty po chorych, trzy wyloty z krwią i lekami oraz sześć wylotów na miejsce zachorowań a ponadto trzy loty w trudnej sytuacji żeglugowej na Bałtyku.

OLSZTYN

Olsztyński Zespół Lotnictwa Sanitarnego w trudnych warunkach atmosferycznych wykonał 22 loty w tym 6 startów odbyło się z lotnisk na jeziorach w powiatach: piskim, pasłęckim i kętrzyńskim. Stamtąd a także z oczyszczonego lotniska w Dajtkach olsztyńscy piloci sanitarni odwozili ciężko chorych do Warszawy i Białegostoku.

BIAŁYSTOK

W okresie najtrudniejszym dla naszego województwa — mówi kierownik ZLS Białystok pil. Stanisław Kopacz — nastąpił podział pracy naszego zespołu. Otóż samoloty operowały na południu województwa i w jego środkowej części, natomiast śmigłowiec stacjonował w Augustowie, obejmując swoim zasięgiem powiaty: suwalski, augustowski i dąbrowski. Ogółem wykonano 61 lotów.

Uratowano wiele istnień ludzkich, przy czym tak samoloty jak i śmigłowiec lądowały pod samymi domami skąd zabierano chorych. Loty wykonywano w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. A więc były wypadki zatrucia, krwotoku, raz z powodu rozerwania się granatu i innych. Szczególnie ten ostatni zasługuje na przypomnienie. Otóż w czasie spalania łomu leśnego przez robotników pracujących przy wyrębie (Głęboki Bród, pow. Sejny) w ognisku wybuchł niewypał. Wskutek wybuchu młody robotnik doznał bardzo poważnych obrażeń ciała. W stanie ciężkim samolot przewiózł go do szpitala w Białymstoku.

Foto: J. Pomianowski (3)

LUBLIN

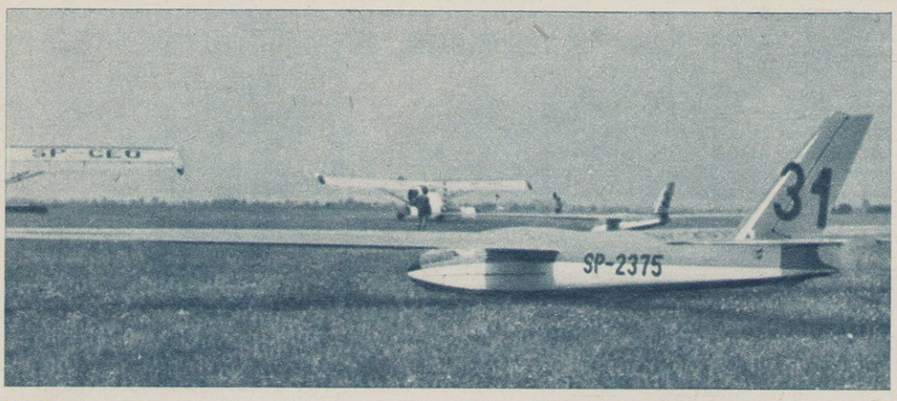
Lubelski Zespół Lotnictwa Sanitarnego ma największe osiągnięcia w zakresie transportu. Ogółem wykonano 245 lotów i przewieziono 155 chorych w czasie 225 godzin. Piloci zespołu wykonali: Kazimierz Oleński 123 loty (75 chorych) i Zdzisław Górecki 122 loty (80 chorych). Razem przelecieli 28 940 kilometrów.

— Jak ważną rolę spełnił samolot sanitarny w okresie sparaliżowanego ruchu kołowego niech posłużą następujące przykłady. Karetka wioząca do Lublina chorego na operację ugrzęzła w zaspach śniegu. Samolot sanitarny ląduje w polu i zabiera chorego do Lublina. Innym razem zespół lekarzy jadących na konsultację zatrzymały w drodze trudne warunki atmosferyczne. I tym razem samolot dostawił ich na miejsce przeznaczenia. Były przypadki kiedy to chorzy zatrzymani przez zaspy śnieżne, a śpieszący się na operację (złamane podudzie, pęknięty wyrostek, ropień mózgu, dziecko z wirusowym zapaleniem płuc, ranni, którzy ulegli wypadkowi samochodowemu) dzięki pomocy udzielonej przez nasz zespół mogli być bardzo szybko dostarczeni do szpitala lub kliniki specjalistycznej.

Wzorowo wywiązali się ze swoich obowiązków pracownicy personelu technicznego. Na koniec chciałbym jeszcze dodać, iż nasz zespół brał także udział w akcji przeciwpowodziowej. Udział ten polegał na patrolowaniu rzek i informowaniu drogą radiową o powstających zatorach.

★

Osiągnięcia wielu zespołów lotnictwa sanitarnego w okresie minionej zimy są ogromne. Świadczą one o wielkiej prężności tego lotnictwa oraz odpowiedzialności ludzi, którym powierzono wykonywanie tak trudnych i zaszczytnych obowiązków wobec ludzi potrzebujących natychmiastowej pomocy. (m)



„Foki" i „Gawrony" to podstawowe wyposażenie dla planowanych obozów rekordowych. Foto: J. Pomianowski

CZY W TURBII PADNĄ REKORDY?

NA to pytanie nie można dziś jeszcze dać twierdzącej odpowiedzi, ale warto zastanowić się i głębiej przeanalizować możliwości, jakie daje lotnisko Aeroklubu Stalowa Wola w Turbii, potraktowane jako baza wylotowa do rekordowych przelotów szybowcowych.

Jak wiemy, szybowniczki nasze i szybownicy wielokrotnie przemierzyli Polskę z zachodu na wschód, ustalając rekordy krajowe w przelotach docelowych i otwartych: Adela Dankowska na „Foce" — 630,0 km i Franciszek Kępka na „Bocianie" 636,6 km, tyle bowiem wynosi równoleżnikowa odległość między naszą zachodnią i wschodnią granicą. Wobec trudności przekroczenia granicy wschodniej nie ma już obecnie praktycznej możliwości poprawienia tych wyników, lecąc z zachodu na wschód. Teoretyczne szanse są przy kontynuowaniu przelotów w osi NW—SE, jednakże uzyskane odległości i tak byłyby daleko mniejsze, niż wynoszą aktualne rekordy światowe.

Zapowiedzią istnienia nowych możliwości w przelotach odległościowych była podjęta w latach 1963 i 1964 przez Henryka Lisieckiego próba pobicia rekordu świata w przelocie docelowym na szybowcu jednomiejscowym w kierunku odwrotnym, tj. z NE na SW. Próby te, jak wiemy, nie przyniosły rekordu światowego, ale uzyskana w 1964 roku odległość przelotu otwartego 740,6 km ma swoją wymowę.

W bieżącym roku mają być zorganizowane w Białymstoku i Stalowej Woli obozy wyczynowe, z nastawieniem podjęcia prób pobicia rekordów w przelotach odległościowych, a w Stalowej Woli mają być także podjęte próby na trasie trójkąta 100 km: Turbia — Janów Lubelski — Krzeszów — Turbia.

Poczynione w ciągu ostatnich lat obserwacje kształtowania się warunków meteorologicznych przy spływie północno-wschodnim, wschodnim i południowo - wschodnim wykazują, że najlepsze warunki przelotowe w kierunku zachodnim występują w drugiej połowie maja, kiedy to obserwuje się duża aktywność wyżu uralskiego, powodującego spływ względnie świeżych mas powietrza, niosącego ze sobą silną termikę naniesioną. Nie są to jednak warunki długo utrzymujące się, czasem trwają 2—3 dni, potem następuje przerwa i znów przez 2—3 dni dmucha ze wschodu. Dzięki stosunkowo małej wilgotności, podstawy chmur już o godz. 9 rano wynoszą ok. 2 tysięcy metrów, a wnoszenia od samego rana przekraczają 2 m/sek. Układające się w szlaki chmury cu humilis pozwalają na wykonywanie długich, nieraz kilkadziesiąt km wynoszących przeskoków. Takie warunki wystąpiły np. w 1964 r. i wykorzystane zostały przez pilotów aeroklubów w Stalowej Woli, Krośnie, Kielcach i Mielcu, którzy wykonali przeloty powyżej 500 km na szybowcach „Mucha-Standard" i „Mucha 100 A", a więc na sprzęcie daleko mniej doskonałym od „Fok", „Zefirów" czy nawet „Bocianów".

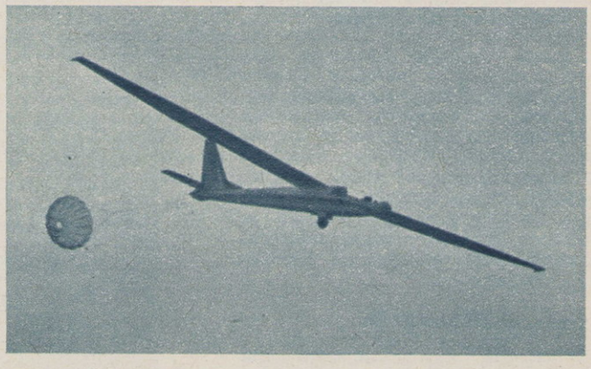
Przy odholowaniu z Turbii nad Hrubieszów (ok. 1 godz. lotu) i przy istniejącej zgodzie na przekroczenie naszej granicy zachodniej istnieje teoretyczna możliwość wykonania przelotów długości 900 km, a więc jest możliwość podjęcia prób pobicia rekordów świata w przelocie docelowym mężczyzn w kategorii szybowców jednomiejscowych. Rekord ten wynosi 837,75 km i należy do W. A. Scotta (USA). Bez odholowywania mogą być podjęte próby pobicia wszystkich pozostałych rekordów odległościowych w kategorii szybowców jedno- i wielomiejscowych pań i panów, z wyjątkiem oczywiście słynnego 1 000-kilometrowego rekordu w przelocie otwartym Alvina H. Parkera. Należy również pamiętać o tym, że lecąc ze wschodu na zachód zyskuje się przy paręsetkilometrowym przelocie ponad 1 godzinę czasu słonecznego, co przy termice naniesionej z silnym wiatrem „w ogon" oznacza przelecenie dodatkowej odległości rzędu 100—150 km.

Na oddzielne omówienie zasługuje także sprawa przelotów po trasach trójkątnych, a zwłaszcza po trasie trójkąta 100 km: Turbia — Janów Lub. — Krzeszów — Turbia. Na trasie tej w ub. roku Stanisław Kluk uzyskał na „Bocianie" prędkość 107,78 km/h, a więc wynik lepszy od rekordu międzynarodowego w kategorii szybowców wielomiejscowych i lepszy od krajowego rekordu w kategorii szybowców jednomiejscowych wynoszącego 102,1 km/h i należącego do Jerzego Popiela. Tajemnica uzyskania tej fantastycznej, jak na nasze krajowe warunki prędkości, leży w niezwykle termicznym podłożu, nad którym przebiega trasa trójkąta. Oprócz podłoża, którym są dość silnie nawodnione, a mimo to bardzo zróżnicowane pod względem termicznym Lasy Janowskie, czynnikiem decydującym o termiczności rejonu Turbii jest jej położenie w widłach rzek Wisły i Sanu, dające znaczne nawilgocenie atmosfery, objawiające się powstawaniem silnie rozbudowanych chmur Cu i Cb, nawet wtedy, kiedy na zachód od Wisły względnie na północ od Annopola, Zaklikowa czy Janowa nie widać na niebie strzępa chmury. Noszenia rzędu 6 m/sek. w średniotermiczny dzień, przy podstawach 2 500 m, nie należą tu do rzadkości. I dlatego na tym trójkącie można pokusić się o poprawienie rekordów przez panie na szybowcach „Foka" i „Bocian" oraz przez panów na „Foce" lub „Zefirze". Próby te można podejmować praktycznie w ciągu całego sezonu, tj. od maja do września włącznie. Korzystnie także przedstawia się możliwość wykonywania przelotów po trasie trójkątów 300 km (Turbia — Radom — Świdnik — Turbia i Turbia — Kielce — Dęblin — Turbia) i 500 km (Turbia — Piotrków Tryb. — Kraków — Rąkowice — Turbia).

Aeroklub w Stalowej Woli, gospodarz obozu wyczynowego, nie będzie jednak w stanie zapewnić jednorazowego sprzętu potrzebnego do podjęcia prób w przelotach odległościowych, nie posiada także samolotów gwarantujących szybkie wyholowanie szybowców, nie mówiąc już od odholowaniu. Dlatego też konieczne jest zapewnienie w okresie trwania obozu pomocy „z zewnątrz", wyrażającej się w okresowym przydzieleniu dodatkowo dwóch szybowców „Foka" (może być „Foka" i „Zefir"). szybowca „Bocian" i samolotu holującego „Gawron". Należy także przydzielić pełnosprawne barografy.

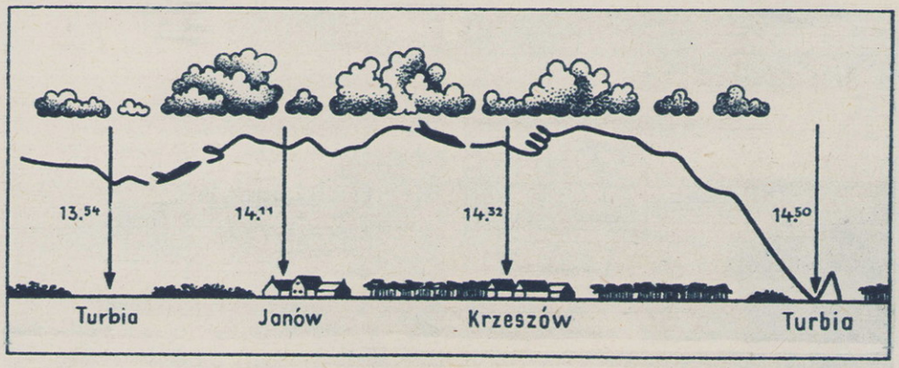
Rekordy czekają. Podjęcie prób ich pobicia to nie tylko wynik korzystnych warunków meteorologicznych, to także wynik sprawnie przeprowadzonych przygotowań organizacyjnych. Niestety, wiemy z praktyki, że częściej zawodzi organizacja niż warunki meteo, dlatego też chciałbym apelować o specjalną opiekę nad przygotowaniem do obozu i o podjęcie wszystkich niezbędnych decyzji, w terminach umożliwiających ich realizację.

MAREK PAWLUK



„Zefiry" jak dotychczas słabo wkroczyły do walki o rekordy świata — warto lepiej wykorzystać w tym celu doskonałe osiągi tego szybowca. Foto: J. Płatek

Szkic rekordowego przelotu Stanisława Kluka, który w dniu 2 września ub. r. na „Bocianie" pokonał trasę trójkąta 100 km w 56 minut, osiągając prędkość 107,78 km/h! Ten wynik osiągnięty został w rejonie Stalowej Woli, o którym mowa w artykule.



CO AKROBACI WYWALCZĄ W ŁODZI

DYSKUSJA na ostatnim (w dniu 24 marca br. w Warszawie) posiedzeniu Komisji Samolotowej APRL toczyła się głównie wokół tegorocznego kalendarza imprez. Na pierwszy plan — obok IV Rajdu SDiP o znaczeniu przede wszystkim politycznym i propagandowym — wysuwają się Mistrzostwa Krajów Socjalistycznych w Akrobacji Samolotowej. Zawody te mają odbyć się w drugiej dekadzie września, ale czy pozostałe do tego terminu niecałe pięć miesięcy to wiele czasu?

Z pewnością nie. Zrozumieli to doskonale łódzcy gospodarze, na czele z wiceprezesem urzędującym AŁ mgr inż. Marianem Wiśniewskim. Jednocześnie z postulatami skierowanymi do Komisji i Zarządu Głównego przedstawili sprawozdanie, z którego wynikało, że już obecnie prace przygotowawcze są w toku. Można więc przypuszczać, że ambicja oraz zapał Łodzian dadzą rezultaty i organizacyjnie zdamy egzamin — podobnie jak w imprezach szybowcowych — bez zarzutu.

Sprzyjać temu powinien — moim zdaniem — staranny dobór przez Komisję (radzącą notabene w obecności prezesa Antosiewicza) zespołu kierowniczego. Sądzę, że reprezentuje on rzeczywiście to, na co najlepszego nas stać. Jedyne „puste" jak dotąd pozycje na stanowiskach szefa propagandy i biura prasowego winny być też możliwie szybko obsadzone.

W zawodach akrobacji rzeczą niezwykłej wagi jest regulamin punktacji i dobór sędziów. Ze specyficznym uśmiechem wspominają piloci, że we wszystkich dotychczasowych mistrzostwach świata zwyciężali... gospodarze. Rozmaite też spekulacje były czynione w komisji FAI na podstawie wykresów punktacji sędziów w Bilbao. Miło mi stwierdzić, że w zakresie sędziowania mamy pewne osiągnięcia. Zaliczam do nich zainaugurowaną w ubiegłym roku w Bielsku jawność ocen. Kiedy wszyscy wiedzą „kto komu i za co — nie ma powodów do zakulisowych swarów i dąsów. Słusznie więc planowane jest w Łodzi, by międzynarodowe jury (po jednym przedstawicielu każdej drużyny zagranicznej i jeden Polak oraz nasz — niepunktujący — przewodniczący) wszystkie oceny podawało do ogólnej wiadomości.

Opracowywany przez specjalny zespół regulamin MKSwAS zbliżony ma być do obowiązującego na mistrzostwach świata wraz z wprowadzonymi ostatnio innowacjami (np. dowolny kierunek nalotu). Różnica będzie prawdopodobnie jedynie w punktacji układu dowolnego, w którym oceniane będą nie poszczególne figury, a całość wiązanki za trudność, ogólne wrażenie, wiązanie itd. Myślę, że istnieją poważne szanse zdobycia uznania u naszych gości dla tego rodzaju sposobu oceny układu dowolnego i wprowadzenia podobnego systemu na stałe do mistrzostw świata.

O problemach sprzętu dla naszych akrobatów pisaliśmy niedawno i odgłosy tych spraw wśród pilotów najprawdopodobniej zmuszą nas do zajęcia się jeszcze tym tematem. Ale to już przy innej okazji. Teraz zaś muszę dać wyraz wyniesionym po posiedzeniu Komisji Samolotowej APRL niepokojom o przygotowanie naszych reprezentantów.

Do Łodzi zostali zaproszeni przedstawiciele z ZSRR, CSRS, Bułgarii, Węgier, Jugosławii, Rumunii i NRD. Ekipę narodową stanowić ma trzech pilotów oraz kierownik, trener i mechanik. Aeroklub PRL zamierza wystawić 3 drużyny trzyosobowe, które będą walczyły w punktacji zespołowej i indywidualnej, a także — w przypadku braku kompletu gości — dokooptować kilku polskich pilotów do pełnej planowanej liczby 30 zawodników.

Wynika stąd, że co najmniej 9 naszych akrobatów będzie miało możność nawiązania walki z czołówką światową, którą stanowią bez wątpienia piloci bratnich krajów. Napisałem mimowolnie „nawiązania walki", ale zastanówmy się, mówiąc wiechowskim językiem — z czym do gościa?

Wiadomo, że kłopoty z samolotami deprecjonują nasze szanse sportowe. Ale — w takiej sytuacji — tym bardziej powinniśmy przyłożyć się do przygotowań pilotów. Wprawdzie, po długich targach, powierzono szefowi wyszkolenia CWL Wacławowi Kozielskiemu odpowiedzialność za przygotowanie polskich zawodników, zajmować się też tym powinien z trenerskiego obowiązku Adam Flis, a...

Nie został dotychczas opracowany, nawet w ogólnym zarysie, **plan przygotowań pilotów.** Od tego trzeba zacząć. Jeśli plan ten nie zostanie szybko opracowany, przedyskutowany (jeżeli jest na to jeszcze czas) i zatwierdzony przez Zarząd Główny (prosimy o zielone światło w tej sprawie!) — to konsekwencje opieszałości mogą być bardzo smutne. Liczenie na talenty naszych akrobatów nie pomoże.

Plan przygotowań winien — moim zdaniem — zawierać możliwości nieprzerwanego treningu indywidualnego, okresowe konsultacje z trenerem, dłuższy obóz przygotowawczy oraz obóz kondycyjny o charakterze relaksowym. Należy w treningu stosować metody naukowe — jak to robić, to już rzecz trenerów. Chętnie bym na przykład widział film (potrafiłby zrobić to p. Koszewski) z wiązanek naszych najlepszych pilotów, który oglądany w zwolnionym tempie pokazałby im samym błędy i niedopracowania. Roboty wiele — a czasu mało. Spieszmy się więc, spieszmy! Zwłaszcza, że jeśli nie stać nas na nawiązanie równorzędnej walki z czołówką składającą się z pilotów ZSRR i CSRS, to po solidnych przygotowaniach i przy częściowej chociaż poprawie sytuacji sprzętowej — nasi utalentowani akrobaci nie będą zmuszeni stanowić tła dla pozostałych konkurentów.

Parę słów o innych imprezach, o których również była mowa na posiedzeniu Komisji. X Samolotowe Mistrzostwa Polski odbędą się w połowie października. Miejsce nie zostało ustalone, ponieważ dotąd tylko kierownictwo szkoły w Lisich Kątach wyraziło gotowość podjęcia się roli organizatorów. Smutny to fakt, ale prawdziwy. Nim zapadnie ostateczna decyzja w sprawie umiejscowienia X SMP, może się jednak zarząd któregoś z klubów zdecyduje i wykorzysta tę imprezę dla propagandy i podniesienia autorytetu na własnym terenie? Czekamy na zgłoszenia!

W początku września Aeroklub Bielsko-Bialski zorganizuje kolejny Beskidzki Zlot Nocny, w końcu sierpnia zaś we Włocławku spotkają się zespoły akrobacyjne. **(pom)**

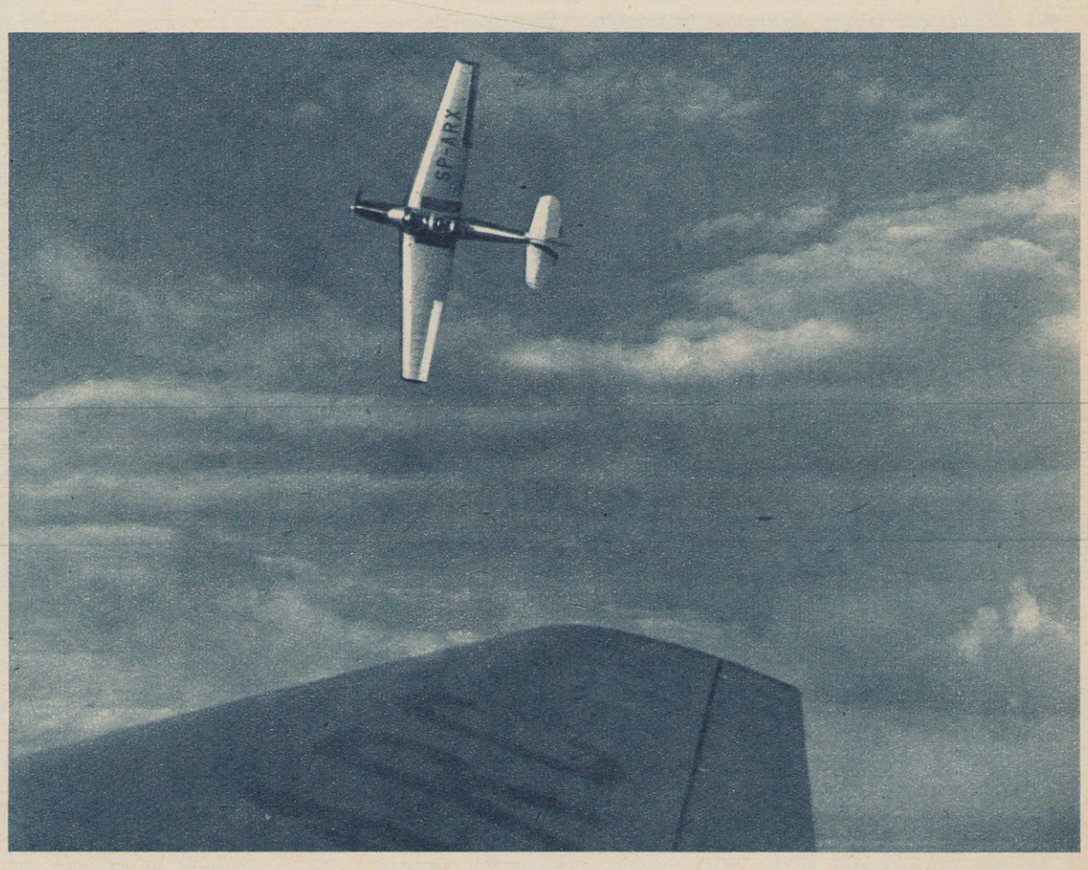


Foto: J. Szymański

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1962 (dalszy ciąg)

4 sierpnia — 14 października
● Na placu przed Muzeum Techniki w Warszawie czynna była wielka wystawa pn. „Śmigłowce", pierwsza tego rodzaju w Polsce. Wśród eksponatów pokazano polskie prototypy: „GIL", „Żuk", „Trzmiel" oraz maszyny seryjne SM-1 i SM-2, a także po raz pierwszy publicznie pokazany w kraju śmigłowiec Mi-4.

*

12 sierpnia
● Polscy modelarze zajęli zespołowo 2 miejsce w VII międzynarodowych zawodach modeli wodnosamolotów w Splicie (Jugosławia).

*

12 sierpnia — 3 września
● Udział polskich skoczków w spadochronowych mistrzostwach świata w USA (Orange). W klasyfikacji zespołowej Polki zajęły 3 miejsce; indywidualnie najlepsza była Maria Puchar, która zdobyła 4 miejsce. Zespół męski zajął zespołowo 8 miejsce.

*

15—30 sierpnia
● I ogólnopolskie zawody szybowcowe juniorów o puchar redakcji „Kroniki Beskidzkiej" na Żarze. Rozegrano 5 konkurencji. Zwyciężył Jan Gałuszka z Aeroklubu Podkarpackiego.

*

16—30 sierpnia
● II Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski", z udziałem 15 pilotów. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężył S. Porębski z Jeleniej Góry.

*

23 sierpnia
● Święto Lotnictwa Polskiego.

*

25 sierpnia — 4 września
Wystawa sprzętu lotniczego w Lublinie zorganizowana staraniem WSK w Świdniku oraz aeroklubów — Robotniczego i Lubelskiego. Demonstrowano m. in. śmigłowce SM-1W i SM-2 oraz samolot odrzutowy LIM-2.

*

26 sierpnia
● W Świdniku odbyły się z okazji Dni Lotnictwa i X-lecia Aeroklubu Robotniczego pokazy lotnictwa sportowego i wojskowego, które oglądało ponad 30 tysięcy widzów.

31 sierpnia — 9 września
● W Gdańsku rozegrano VIII Samolotowe Mistrzostwa Polski z udziałem 36 załóg. Rozegrano 4 konkurencje. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Jeleniogórskiego (T. Kaczmarek i St. Babiarz).

*

Sierpień
● Na lotnisku Okęcie w Warszawie oddano do użytku nowy hangar (80 m długości, 45 m szerokości i 20 m wysokości), największy tego rodzaju obiekt w Polsce.

*

2 września
● Jan Gawęcki, startując na balonie „Polonez", zajął 3 miejsce w międzynarodowych zawodach balonowych w Holandii (Roermond).
● W Jeleniej Górze odbyła się promocja podchorążych — absolwentów Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych.

*

2—6 września
● Udział polskich modelarzy w mistrzostwach świata modeli na uwięzi w Kijowie (ZSRR). W kategorii modeli redukcyjno-latających dwa pierwsze miejsca zajęli Polacy (Kuszilek i Pudełko).

*

8 września
● W Warszawie odbyło się koleżeńskie spotkanie b. pilotów i personelu technicznego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

*

9 września
● Na placu przed Pałacem Kultury i Nauki w Warszawie demonstrowano publicznie pierwszy polski poduszkowiec, konstrukcji inż. Jerzego Bienia.

*

12 września
● Przy Aeroklubie PRL rozpoczęła działalność Komisja Organizacji Muzeum Lotnictwa i Budowy Domu Lotnika. Jej przewodniczącym został prezes Klubu Seniorów Lotnictwa — Medard Konieczny.

*

12—16 września
● W Lígocie koło Opola rozegrano XXVII Mistrzostwa Polski Modeli Latających z udziałem modelarzy jugosłowiańskich, którzy startowali poza konkursem. W klasie seniorów zwyciężył zespół modelarzy z Krakowa, wśród juniorów 1 miejsce zajęła ekipa z Wrocławia.

*

15—16 września
● Uroczystości XXX-lecia Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie.

*

17 września
● Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

*

23 września
● Walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu PRL w Warszawie. Prezesem nowego Zarządu Głównego wybrano ponownie Stefana Antosiewicza.

*

25 września — 2 października
● Udział delegacji Aeroklubu PRL (S. Antosiewicz, W. Leja i T. Rejniak) w 55 konferencji generalnej FAI w Atenach.

30 września — 7 października
● W Strzebielinie odbyły się ogólnopolskie zawody spadochronowe pod hasłem „Spadochroniarze szlakiem 20-lecia PPR". Startowało 27 młodych skoczków. Rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężył Zbigniew Dzius z Torunia.

*

Wrzesień
● X-lecie Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej w Jeleniej Górze.
● Aeroklub Śląski w Katowicach wprowadził jako pierwszy w kraju mundury lotnicze dla kadry i działaczy aeroklubu.
● I Warszawskie Zawody Samolotowe AW. Zwyciężyła załoga w składzie Jan Gawęcki i Zbigniew Bukowski.

*

4—7 października
● II Samolotowe Mistrzostwa Pomorza w Toruniu z udziałem 10 załóg. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Bydgoskiego (Roszak-Farsewicz).
● W Sosnowcu rozegrano VII mistrzostwa Polski modeli na uwięzi.

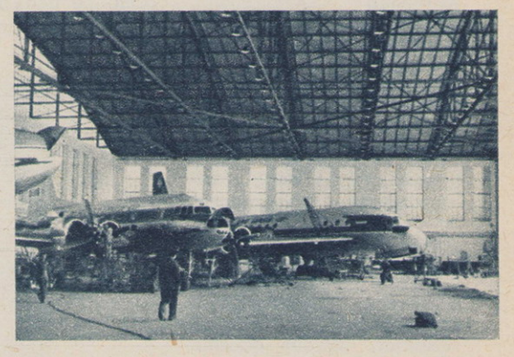
*

7 października
● Na lotnisku Aeroklubu Śląskiego odbyły się międzynarodowe zawody spadochronowe Budapeszt — Ostrava — Katowice. Rozegrano 4 konkurencje. Zespołowo i indywidualnie zwyciężyli skoczkowie Ostravy.

*

14 października
● W Wałbrzychu przeprowadzono III Krajowe Zawody Balonowe o memoriał płk. pil. Franciszka Hynka. Startowało 6 balonów wolnych, w tym jeden z Holandii. Zwyciężyła załoga balonu „Warszawa" pilotowanego przez J. Krasickiego.

*



Wnętrze nowego hangaru LOT-u w Warszawie na Okęciu. Foto: Z. Jóźwiak

27 października
● Uroczystości 40-lecia lotnictwa sportowego na terenie miasta Poznania. (Aeroklubu Poznańskiego)

(cdn)

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

ANTONI WCZELIK

URODZIŁ się 4 października 1906 r. w Skomoroszach pod Budzanowem (powiat Trębowla). Ojciec Zygmunt, leśniczy, matka Stanisława z Rodzoniaków. W czerwcu 1926 r. uzyskał świadectwo dojrzałości w gimnazjum matematyczno-przyrodniczym w Brzeżanach. Ukończył rocznik unifikacyjny w Szkole Podchorążych Piechoty w Ostrowie Komorowie 1926—1927 i jako kpr. pchor. odbył praktykę w 48 p.p. W okresie listopad 1927 — sierpień 1929 przebywał w Oficerskiej Szkole Lotnictwa w Dęblinie. 15 sierpnia 1929 r. otrzymał nominację na podporucznika-obserwatora i został skierowany do 6 p. lotn. we Lwowie (61 eskadra liniowa na samolotach „Potez XXV"). Na wiosnę 1931 r. odszedł na kurs pilotażu przy Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. W roku 1932 ukończył wyszkolenie na samolotach myśliwskich w Grudziądzu i został przeniesiony z 6 p. lotn. do 2 p. lotn. w Krakowie (dywizjon myśliwski na „P-7").

Kończył kursy i szkoły z reguły w ścisłej czołówce (np. Szkoła Podchorążych Piechoty pierwsza lokata, Oficerska Szkoła Lotnictwa druga lokata — honorowy kordzik). W pułku krakowskim był pilotem myśliwskim, zastępcą dowódcy eskadry, dowódcą eskadry. W październiku 1933 r. brał udział w rajdzie i popisach zespołu polskich samolotów myśliwskich lotnictwa wojskowego (28 samolotów „P-7" z najlepszymi załogami 1, 2, 3 i 4 p. lotn.) w Bukareszcie.

W r. 1937 został przeniesiony jako instruktor pilotażu myśliwskiego i dowódca eskadry do Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. W okresie 1—7 września 1939 r. latał bojowo w tzw. Grupie Dęblińskiej, zorganizowanej doraźnie na używanych do szkolenia „P-7" przez instruktorów Wyższej Szkoły Pilotażu w Ułężu pod Dęblinem. Uszkodził dwa bombowce niemieckie.

Po klęsce wrześniowej przedostał się przez Rumunię do Francji, gdzie otrzymał przydział do formowanego przez mjra Józefa Kępińskiego Dywizjonu 1/145 (Grouppe de Chasse Polonaise de Varsovie Nr 1/145), który latał na samolotach francuskich „Morane 406" i Caudron „Cyclone 714 G.R.-1.." W czasie Bitwy o Wielką Brytanię sierpień-październik 1940 r. latał jako dowódca eskadry w 302 Dywizjonie Myśl. Poznańskim na samolotach „Hurricane". Wspólnie z angielskim pilotem mjr W. A. J. Satchell'em zestrzelił 20 sierpnia 1940 r. bombowiec zaliczony jako oficjalne pierwsze zwycięstwo dywizjonu.

Antoni Wczelik

Zginął w walce powietrznej nad Francją 14 kwietnia 1942 r., lecąc na czele dowodzonego od paru miesięcy 306 Dyw. Myśl. Toruńskiego (samoloty „Spitfire V"). Dywizjon majora Wczelika osłaniał wówczas wyprawę bombowców typu „Boston" nad Caen.

Odznaczenia: Krzyż Walecznych (dwukrotnie), Srebrny Krzyż Zasługi, Polowa Odznaka Pilota, Rumuńska Odznaka Lotnicza (1933 r.), Francuska Odznaka Pilota.

(J. Kędz.)

WACŁAW JUREK

URODZIŁ się 13 września 1896 roku w Ostrowie Wielkopolskim, jako syn rolnika. Po ukończeniu szkoły podstawowej i 3-letniej praktyki ślusarskiej został powołany na początku pierwszej wojny światowej do wojska niemieckiego, odbywając służbę w warsztatach lotniczych.

W roku 1918 przebywał na lotnisku Ławica pod Poznaniem i stąd 10 listopada wyjechał do Ostrowa Wlkp., gdzie wstąpił do tworzącego się pułku piechoty, a potem w Kaliszu do I Batalionu Pogranicznego Poznańskiego, który stacjonował w Szczypiornie. W batalionie tym brał udział przy rozbrajaniu Niemców oraz w walkach pozycyjnych pod Zdunami z tzw. Grentschutzem. W czasie Powstania Wielkopolskiego odznaczył się odwagą, która cechowała go później jako pilota i akrobatę powietrznego. W styczniu 1919 r. zostaje przeniesiony do stacji lotniczej Ławica pod Poznaniem, gdzie ukończył niższą i wyższą szkołę pilotów. W 1920 roku został przydzielony do 8-ej lotniczej eskadry wywiadowczej, a potem do 1 pułku lotniczego Warszawa-Mokotów. W styczniu 1926 r. przeniesiono go jako pilota-instruktora do nowo formującej się Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu, który stał się dla niego drugim miastem rodzinnym. Przez pewien czas był też instruktorem-pilotem w Dęblinie.

Pod koniec lat dwudziestych latał w szkole strzelania i bombardowania, następnie w Wyższej Szkole Pilotażu w Grudziądzu, gdzie na wszystkich pokazach i ćwiczeniach zachwycał precyzją pilotażu oraz niesłychaną brawurą. Dlatego też pełnił później obowiązki pilota oblatującego samoloty w Parku Lotniczym aż do roku 1934. W sierpniu, po tragicznym wypadku lotniczym, został przeniesiony w stan spoczynku, jako chorący pilot.

W czasie służby wojskowej oblatał w 1931 r. nowo skonstruowaną awionetkę Morisson II, konstrukcji Józefa Morissona z Ostrowa Wielkopolskiego. Na niej też brał udział w III Krajowym Konkursie Awionetek. Mimo że był już na emeryturze, w latach 1936—1937 brał udział w pracach koła szybowcowego w Grudziądzu jako instruktor szybowcowy.

W II wojnie światowej brał udział do 29 września 1939 r. jako dowódca plutonu w oddziale lotniczym w Dęblinie, ulegając w walce z hitlerowcami pod miejscowością Długie koło Lublina. Po powrocie w 1940 r. do Grudziądza został aresztowany przez gestapo i wywieziony do obozu koncentracyjnego w Stutthofie koło Gdańska, skąd wrócił po wojnie z nadwerężonym zdrowiem.

Po wyzwoleniu wraca do lotnictwa i pracuje w ośrodku

Wacław Jurek

szybowcowym w Lisich Kątach koło Grudziądza. Na kursie instruktorów pilotażu samolotowego (w marcu 1946) w Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej dał się poznać jako bardzo dobry pilot i ceniony instruktor. Po kursie pełnił obowiązki pilota-instruktora oraz kierownika Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach. Następnie przeszło 8 lat pracował poza lotnictwem.

W marcu 1958 r. otrzymuje pracę w Departamencie Lotnictwa Cywilnego MK na stanowisku zawiadowcy lotniska w Grudziądzu. Z dniem 1 listopada 1963 r. przeszedł na rentę starczą.

Wylatał na 39 typach samolotów około 5 000 godzin. Posiada liczne odznaczenia: Virtuti Militari kl. V, odznakę pilota frontowego, Medal Niepodległości, Wielkopolski Krzyż Powstańczy, Brązowy Krzyż Zasługi, Medal X-lecia, Rumuński Order Zasługi, Medal Zwycięstwa i Wolności, Odznakę Grunwaldzką.

(W. L.)

20 LAT TEMU

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU (13)

Wszystkie lotnicze pułki bojowe przeznaczone zostały do działań na kierunku natarcia 1 armii WP i współdziałającej z nią 61 armii radzieckiej. Obie te armie miały wykonać swe zadanie przez rozwinięcie natarcia na zachód, z jednoczesnym wydzieleniem silnych oddziałów osłonowych frontem na północ wzdłuż Kanału Hohenzollernów. Ubezpieczenie takie było konieczne, gdyż 2 Front Białoruski przechodził do natarcia cztery dni później, co stwarzało możliwość uderzenia nieprzyjaciela z północy na prawe skrzydło obu armii.

W takiej sytuacji lotnictwo polskie musiało być przygotowane zarówno do burzenia punktów oporu na kierunku natarcia 1 armii WP, jak i prowadzenia działań w rejonach na północ od Kanału Hohenzollernów, celem wykrywania w porę i atakowania wszystkich przegrupowań nieprzyjaciela.

W początkowej fazie operacji zaplanowano użycie do działań znajdujących się na froncie pułków 4 mieszanej dywizji lotniczej oraz jednostki lotnictwa pomocniczego. Natomiast 1 mieszany korpus lotniczy miał wejść do walki dopiero w głębi obrony nieprzyjaciela parę dni później.

W związku z tym 14 kwietnia 4 dywizja została przebazowana z Pomorza na kierunek berliński — bezpośrednio na tyły 1 armii WP i zajęła węzeł lotniskowy Barnówka, około 30 km na północ od Kostrzynia.

Dla zabezpieczenia działań pułków, a więc przygotowania miejsc zakwaterowania, dostarczenia żywności, amunicji i paliwa w rejon węzła lotniskowego Barnówka, Dowództwo Lotnictwa WP skierowało pięć batalionów obsługi lotnisk — 73, 74, 129, 130 i 483.

Celem sprawnego kierowania pracą tych jednostek utworzono z kilku oficerów służby zaopatrzenia zespół operacyjny na czele z z-cą dowódcy lotnictwa WP d/s tyłów płk Doroszenko. Dla szybkiego i doraźnego przerzutu ładunków operacyjnych oraz przewozu oficerów sztabowych, grupie operacyjnej oddano do dyspozycji eskadrę samolotów Po-2 z 13 pułku lotnictwa transportowego. Oprócz tego płk Doroszenko otrzymał 100 samochodów transportowych, z których utworzył dwie kolumny, celem dowozu amunicji, sprzętu technicznego, żywności oraz materiałów pędnych i smarów.

Dla osłony lotnisk przed nalotami samolotów npla przydzielono dwa pułki artylerii przeciwlotniczej, a mianowicie 907 i 1 596.

Przewidując możliwość przesuwania pułków lotniczych za wojskami rozwijającymi natarcie na zachód, wytypowano również specjalistów od odszukiwania i przygotowywania lotnisk opuszczonych przez nieprzyjaciela. Grupy takie miały przesuwać się wraz z drugimi rzutami wojsk lądowych.

Dowodzenie nad wszystkimi jednostkami lotniczymi na froncie przejął osobiście dowódca lotnictwa WP gen. Połynin. Celem zapewnienia sprawnego kierowania działaniami lotnictwa na korzyść 1 armii WP, w porozumieniu z gen. Popławskim ustalił on, iż wraz ze swą grupą operacyjną przybędzie na jego stanowisko dowodzenia. Tam w bezpośrednich kontaktach, przesuwając się wraz z nacierającymi wojskami, miano ustalać i konkretyzować zadania dla lotnictwa w zależności od sytuacji i potrzeb jego użycia na polu walki.

W tym czasie lotnictwo nieprzyjaciela prowadziło rozpoznanie wzdłuż linii frontu, zwracając szczególną uwagę na rejon przyczółka kostrzyńskiego oraz linie komunikacyjne na tyłach do Poznania włącznie. Wraz z rozpoznaniem samoloty nieprzyjaciela dokonywały uderzenia na zgrupowania wojskowe i przesuwające się kolumny do frontu. W pierwszej połowie kwietnia w pasie 1 Frontu Białoruskiego zauważono około półtora tysiąca samoloto-przelotów. Jednocześnie stwierdzono, że przed wojskami marszałka Żukowa nieprzyjaciel zgrupował na 40 lotniskach ponad 1 600 samolotów, w tym 2/3 stanowiły maszyny myśliwskie.

Wspierająca zaś działania 1 Frontu Białoruskiego 16 Armia Lotnicza miała wówczas 3 037 samolotów, w tym połowa myśliwskich. Dowództwu tej armii podporządkowano operacyjnie również polskie pułki lotnicze, w ten sposób ilość samolotów na kierunku berlińskim zwiększyła się i osiągnięto przewagę w powietrzu nad nieprzyjacielem w stosunku 1 : 2,5.

Nieprzyjaciel, mimo że posiadał mniej samolotów, to jednak w porównaniu do działań w rejonie Warszawy i na Pomorzu wykazywał tutaj nadzwyczajną aktywność, zarówno podczas atakowania celów naziemnych jak i prowadzenia walk powietrznych.

W takiej sytuacji lotnictwo polskie, przystępując do działań, musiało być przygotowane do wykonywania zadań w różnych okolicznościach i w bardziej skomplikowanych warunkach na polu walki.

16 kwietnia w godzinach rannych huraganowy ogień tysięcy dział znad Odry i Nysy zapoczątkował operację berlińską. Wraz z tym oddziały 1 armii WP od samego świtu rozpoczęły forsowanie Odry. Z miejsca rozpaliła się zażarta bitwa. Pod ogniem artyleryjskim i karabinów maszynowych oddziały polskie krok za krokiem rozszerzały przyczółek, odpierając kontrataki hitlerowskie.

Zgodnie z wcześniej ustalonym planem 4 mieszana dywizja lotnicza miała niszczyć i obezwładniać stanowiska ogniowe artylerii przeciwnika między Odrą i Starą Odrą w miejscowościach Neu Lietzegöricke, Neu Rudnitz, Neu Ranft, Alt Reetz.

Pierwsze naloty miał rozpocząć jeszcze przed natarciem, w nocy z 15 na 16 kwietnia, 2 pułk „Kraków". Z chwilą zaś rozpoczęcia forsowania Odry kolejne uderzenia miał wykonywać 3 pułk lotnictwa szturmowego pod osłoną myśliwców pułku „Warszawa".

Ze względu na występujące zamglenie i niski pułap chmur 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" nie mógł przystąpić do nocnych działań oraz nie można było wykonać zaplanowanych nalotów przed południem 16 kwietnia. Dopiero w południe, po lekkim przejaśnieniu i poprawieniu się widoczności, czekając w gotowości od samego świtu załogi otrzymały zezwolenie startu.

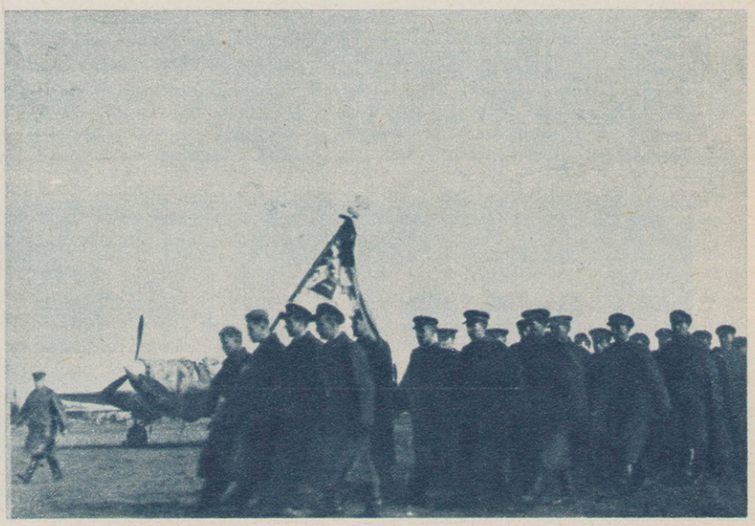
Zgodnie z ustalonym planem, pierwszy miał wystartować klucz 4 Iłów kpt. Dawidiana pod osłoną 4 Jaków por. Gabisa. Za nią, po kilkunastu minutach, miały wylecieć kolejne grupy. O godzinie 12.50 piloci szturmowców zapuścili silniki i jeden po drugim pokołowali na skraj pasa startowego. Tuż za nimi ustawił się klucz myśliwców. W chwilę później, z wzmożonym rykiem silników na pełnym gazie, osiem samolotów oderwało się od ziemi i szybko nabierało nakazaną wysokość, przyjmując kurs w kierunku zachodnim. Po kilku minutach grupa przeleciała ponad dobrze widoczną taśmę rzeki Odry, minęła toczące na dole bój przednie oddziały polskie i z lotu nurkowego zaatakowała prowadzące ogień do naszej piechoty baterie artylerii nieprzyjaciela na drugiej jego pozycji obronnej w rejonie Neu Rudnitz. W tym czasie, o takim samym składzie, druga grupa dokonała nalotu w rejon Alt Reetz. Mimo silnego przeciwdziałania środków obrony przeciwlotniczej obie grupy wykonały zadanie. Jedna bateria artylerii polowej zaprzestała ognia do nacierających żołnierzy polskich, 10 samochodów znalazło się w potrzasku i około 30 żołnierzy zmiecionych zostało podmuchem wybuchów bombowych ze swych stanowisk bojowych.

Przyjmując kurs powrotny na lotnisko grupa operująca w rejonie Alt Reetz spotkała samolot myśliwski nieprzyjaciela typu Me-109. Dowódca naszych myśliwców mjr Bujewicz zdecydował natychmiast go zaatakować. Messerschmitt widząc przewagę zbliżających się do niego „Jaków" nie przyjął walki i uciekł w kierunku zachodnim.

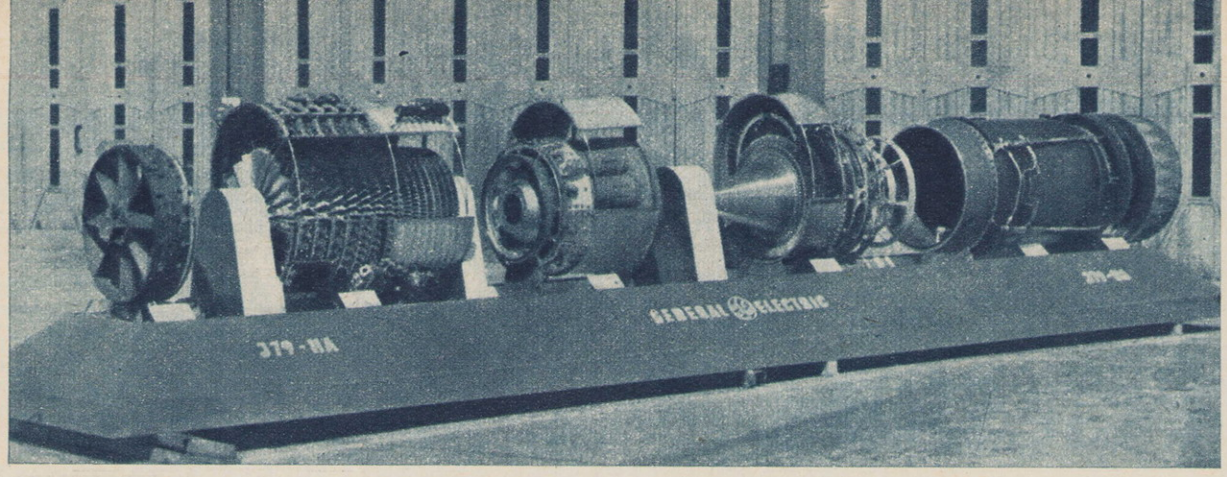
W dniu tym również wykonały zadanie i szczęśliwie wróciły na lotnisko grupy prowadzące rozpoznanie na kierunku natarcia 1 armii i jej prawym skrzydle.

W następnych dniach dywizja wykonywała podobne zadania. W międzyczasie oddziały 1 armii WP po sforsowaniu Odry powoli przesuwały się na zachód i 18 kwietnia nawiązały walki o Starą Odrę, stanowiącą przedni skraj kolejnej rubieży obronnej nieprzyjaciela. Swego rodzaju filarami obrony przeciwnika w tym rejonie były silne jego ugrupowania w Bad Freienwalde na prawym skrzydle działań 1 armii WP i Wriezen na lewym. Stąd też lotnictwo kilkakrotnie ponawiało naloty na te miejscowości, aby jak najszybciej załamać opór broniących się tam oddziałów nieprzyjaciela. Hitlerowcy dysponując jednak znaczną ilością środków obrony przeciwlotniczej każdorazowo przeciwdziałali silnym ogniem. To zmuszało nasze załogi do częstego manewrowania i rozluźniania szyków wśród rozrywających się pocisków w powietrzu. Po wydostaniu się ze strefy zagrożenia artylerii przeciwlotniczej, zwłaszcza w momencie zmian szyku lub wchodzenia na kurs bojowy do wykonania uderzenia, samoloty polskie napadane były przez myśliwce nieprzyjaciela.

(c.d.n.)



Zwycięska drużyna szkoły nr 6 w Szczecinie z instruktorem Janem Szulcem.



Główne zespoły silnika turbośmigłowego J79-11A o ciągu 7 180 kG (z dopalaczem) i 4 550 kG (bez dopalacza) oraz zużyciu paliwa odpowiednio — 1,97 kG/kG/h i 0,84 kG/kG/h. Od lewej: wlot, sprężarka 17-stopniowa, pierścieniowa komora spalania, turbina 3-stopniowa, dopalacz z hydrauliczną regulacją przekroju dyszy.

DOPALACZE

Mgr inż. JERZY KOWAL

Szerokie stosowanie silników turboodrzutowych (szczególnie w lotnictwie wojskowym) wytworzyło konieczność opracowania sposobów, które umożliwiłyby krótkotrwałe zwiększenie ciągu bez zwiększenia ciężaru silnika lub zabudowy nowych źródeł napędu. Zwiększenie ciągu okazało się niezbędne do skrócenia rozbiegu samolotu przy starcie, do zwiększenia prędkości w walce powietrznej a przy samolotach naddźwiękowych — do przekraczania tzw. bariery dźwięku. Dwie pierwsze sprawy są jasne, jednak trzecia wymaga krótkiego wyjaśnienia. Podczas przekraczania bariery dźwięku rośnie gwałtownie opór samolotu. Samolot staje się niestateczny i tylko szybkie przekroczenie krytycznego zakresu prędkości umożliwia prawidłowe sterowanie. Wzrost współczynnika oporu (Cx) powoduje między innymi wzrost siły ciągu potrzebnej do lotu poziomego. Stąd często ciąg, którym rozporządza silnik, jest zbyt mały, aby przekroczyć na określonej wysokości krytyczny zakres prędkości. Zatem krótkotrwały przyrost ciągu pozwala przekroczyć zakres dużego oporu i kontynuowanie (na większych prędkościach) lotu z normalnymi warunkami pracy silnika.

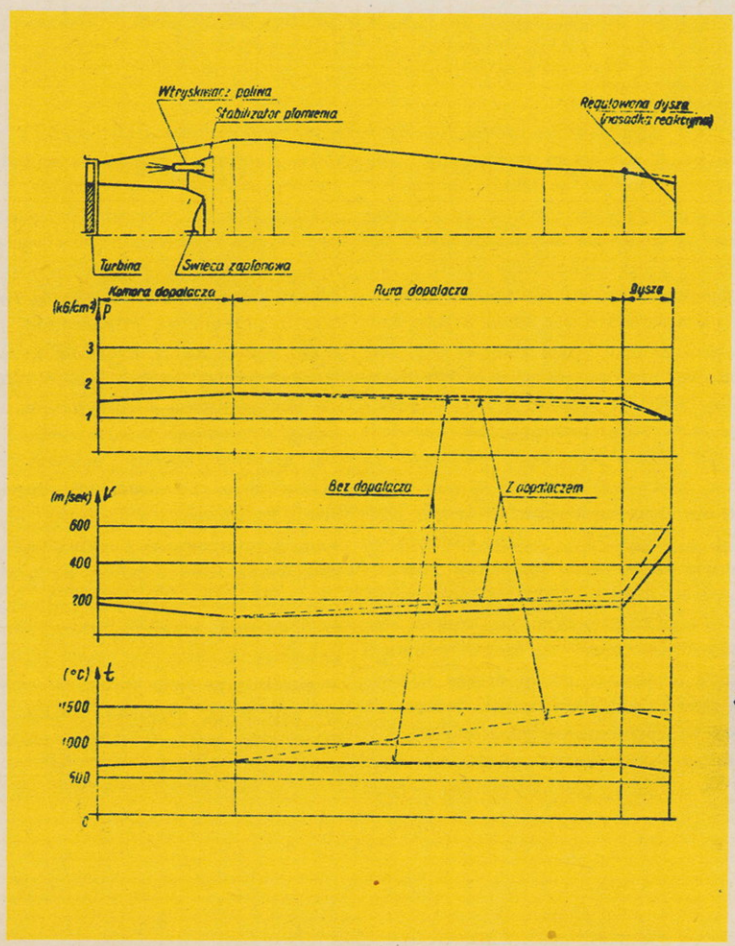
Krótkotrwałe zwiększenie ciągu w silnikach turboodrzutowych można przeprowadzać następującymi sposobami:

- Zwiększenie temperatury gazów przed turbiną,
- Wtrysk wody w strumień powietrza za sprężarką,
- Dopalanie (spalanie) dodatkowej ilości paliwa za turbiną.

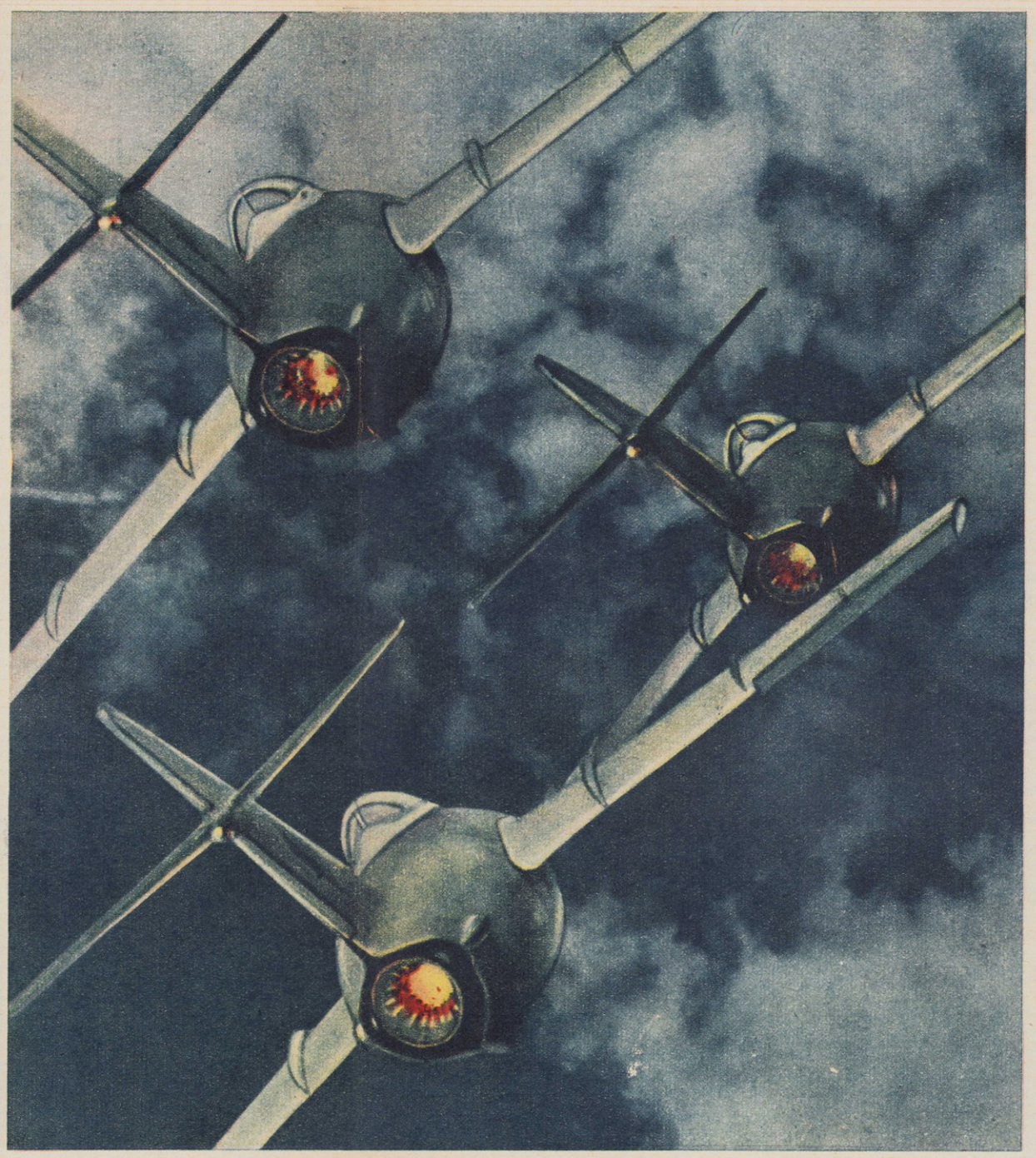
Zwiększenie temperatury gazów przed turbiną powoduje wzrost liczby obrotów silnika, a tym samym zwiększenie masy powietrza przepływającej przez silnik. Powoduje to wzrost ciągu silnika. Dopuszcza się podwyższenie temperatury o 100 — 150 st. C i zwiększenie obrotów 5 — 8 proc., przy zastosowaniu najlepszych materiałów do budowy łopatek zespołu kierującego i turbiny. Jednak nawet stosowanie najlepszych materiałów nie zabezpiecza dłuższej pracy w podwyższonej temperaturze przed turbiną i dlatego ten sposób jest rzadko stosowany.

Próby nad wtryskiwaniem wody do silnika, a konkretnie nad wtryskiwaniem cieczy chłodzącej w strumień powietrza za sprężarką, były przeprowadzane przez wiele zakładów produkujących silniki turboodrzutowe. Wtryskiwana ciecz zabiera od powietrza ciepło konieczne do wytworzenia pary, a tym samym zmniejsza temperaturę na końcu stopni sprężania, co pozwala zwiększyć ciśnienie powietrza za sprężarką. Powoduje to wzrost ciśnienia powietrza przed turbiną, co zwiększa prędkość wypływu gazów z dyszy wylotowej. Im większa prędkość wypływających gazów, tym większy ciąg. Powyższy sposób ma jednak wiele wad. Przy użyciu wtrysku cieczy chłodzącej rośnie zużycie paliwa i np. zwiększenie ciągu o 10 proc. powoduje 1,5-krotny wzrost zużycia paliwa. Inną wadą tego sposobu jest duże zużycie płynu chłodzącego, a stąd znaczny wzrost ciężaru samolotu i kłopot z umieszczeniem dodatkowych zbiorników. Wymienione sposoby nie znalazły więc szerszego zastosowania.

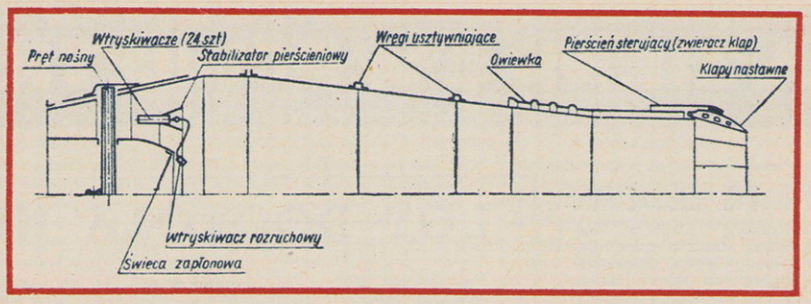
Najpowszechniej stosowanym sposobem zwiększenia ciągu jest



Wykresy podstawowych parametrów spalin podczas przepływu przez dopalacz wyłączony i pracujący. Oznaczenia: P — ciśnienie, V — prędkość, t — temperatura.



Lot zespołu samolotów myśliwskich z silnikami wyposażonymi w dopalacze.



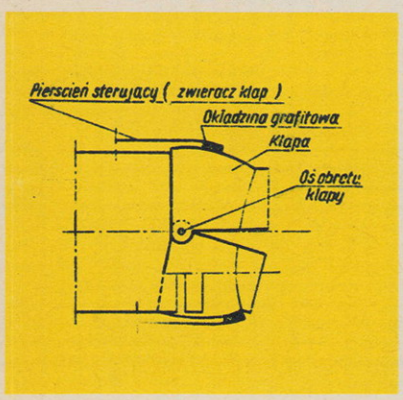
Schemat dopalacza stożkowego

Nowoczesny samolot naddźwiękowy na lotnisku.

umieszczenie specjalnej komory spalania między turbiną, a dyszą wylotową zwanej dopalaczem. Pomiędzy turbiną a dyszą wylotową umieszczone są wtryskiwacze paliwa, za którymi znajdują się stabilizatory płomienia. Ponieważ dopalacz pracuje na tym samym paliwie co silnik turboodrzutowy, z paliwem nie ma żadnych trudności. Silnik turboodrzutowy zużywa 25 proc. tlenu do spalania w komorach spalania, zatem resztę można wykorzystać przy spalaniu w dopalaczu. Spalanie paliwa w dopalaczu powoduje podwyższenie temperatury gazów przed dyszą wylotową, co wpływa na przyrost prędkości gazów wylotowych, a tym samym na zwiększenie ciągu. Wadą dopalacza jest duży wzrost zużycia paliwa, co skraca długotrwałość lotu samolotu. Stosowanie dopalacza jest najkorzystniejsze ze względu na to, że nie powoduje zwiększenia ciężaru samolotu, pozwala na stosowanie tego samego paliwa i daje możliwość zwiększenia ciągu do 50 proc. w czasie do 5 minut.

Na wykresie przedstawiono parametry gazów w rurze przedłużającej bez dopalacza i z dopalaczem. Wymiary dopalacza są obliczane w taki sposób, aby ciśnienia nie ulegały większym zmianom, gdyż podwyższenie ciśnienia powodowałoby pogorszenie pracy turbiny. Stąd zachodzi konieczność stosowania zmiennego przekroju dyszy wylotowej, ponieważ utrzymanie stałego ciśnienia przy większej prędkości wypływających gazów wymaga

Konstrukcja klapy — nasadki dyszy silnika Rolls-Royce „Avon".



zwiększenia jej przekroju. Po wyłączeniu dopalacza należy zmniejszyć przekrój dyszy, aby silnik mógł dobrze pracować w normalnych warunkach.

Budowa wewnętrznych części dopalacza wymaga specjalnych nakładów pracy, ze względu na trudne warunki w jakich one pracują. Wtryskiwacze pracują w wysokiej temperaturze i pod wysokim ciśnieniem. Ciśnienie robocze wtryskiwaczy często przewyższa możliwości układu paliwowego silnika, co zmusza do stosowania wydajniejszych pomp lub odrębnych układów zasilania. Stabilizatory płomienia zabezpieczają spalenie całkowite paliwa w komorze dopalacza. Mogą one mieć różne kształty, a najczęściej stosowane są typu pierścieniowego lub stożkowego. Regulacja dyszy wylotowej może odbywać się dwoma sposobami. Pierwszy sposób polega na dwupołożeniowej zmianie przekroju dyszy, który zabezpieczony jest przez dyszę typu powiekowego. Drugi sposób zabezpiecza zmianę przekroju dyszy od pewnego położenia dającego minimalny przekrój, do położenia dającego maksymalny przekrój. Drugi, płynny sposób regulacji przekroju dyszy wylotowej zapewnia stateczną pracę silnika bez dopalacza i z dopalaczem. Dysza taka składa się z kilku segmentów, które posiadają napęd hydrauliczny lub elektryczny.

ZASTOSOWANIE DOPALACZY

Dopalacze można stosować do wszystkich typów silników turboodrzutowych, zarówno ze sprężarką osiową jak i odśrodkową. Ze względu na to, że silnik z dopalaczem jest dłuższy, stosuje się go do samolotów, które mają silnik umieszczony w kadłubie. Od powyższego istnieją małe wyjątki. Umieszczenie dopalaczy na samolotach wojskowych poprawiło ich osiągi, umożliwiając tworzenie coraz to lepszych typów samolotów myśliwskich, a szczególnie przechwytujących. Stosowanie dopalaczy zwiększa ciąg silnika o 40 — 50 proc. i dla przykładu można podać, że silnik Pratt-Whitney J 48 w normalnym wykonaniu daje ciąg 2 840 kG, zaś z dopalaczem 4 070 kG. Jak więc widać, przyrost ciągu wynosi 43 proc. Trzeba przyznać, że dodanie dopalacza pogarsza osiągi silnika w czasie jego pracy bez włączonego dopalacza. Jednak w porównaniu z korzyściami jest to mniej ważne, co pokazuje poniższy przykład:

Silnik w normalnym wykonaniu daje ciąg 1 002 kG,

Silnik z dodanym dopalaczem daje ciąg 970 kG (dopalacz nie pracuje),

Silnik z pracującym dopalaczem daje ciąg 1 375 kG (przy najkorzystniejszym przekroju dyszy wylotowej),

Uzyskany wzrost ciągu — 41 proc.

Jak widać z przykładu, straty wynikłe z wbudowania dopalacza wynoszą zaledwie 32 kG, zaś przyrost ciągu wynosi aż 373 kG.

Stosowanie dopalaczy na samolotach bojowych będzie miało miejsce dopóki napęd turboodrzutowy nie zostanie całkowicie zastąpiony napędem rakietowym. Ponieważ samoloty z napędem turboodrzutowym będą jeszcze w użyciu przez dłuższy okres czasu, należy się liczyć z dalszym udoskonalaniem systemu dopalania.

RAJD 5 TYS. KILOMETRÓW

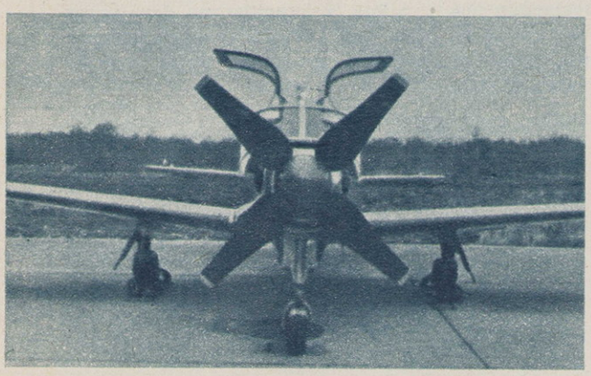
Interesującą imprezą samolotową będzie na jesieni X Rajd Wysp Kanaryjskich i Marokańskich Miast, który odbędzie się w dniach 7 — 21 października. Do rajdu dopuszczeni będą piloci legitymujący się wylatanymi co najmniej 300 godzinami i samoloty o zasięgu 1 000 km. Rozpoczęcie rajdu — w Casablance (Maroko), zakończenie w Tangerze. Uczestnicy przelecą około 5 000 km, odwiedzając: w Maroku — Casablankę, Rabat, El Jadiola, Marrakesz, Fez i Tanger; na Saharze hiszpańskiej — Sidi Ifni; na Wyspach Kanaryjskich — Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Medano, Lanzarote.

LOT DOOKOŁA NRD

Aeroklub NRD organizuje w dniach 15—18 kwietnia br. „Lot dookoła NRD" (DDR — Rundflug). Lot ten traktowany jest m. in. jako przygotowanie do późniejszych ewentualnych mistrzostw NRD w turystyce samolotowej. Miejscem startu jest szkoła lotnicza Schönhagen. Udział w locie biorą załogi ze wszystkich aeroklubów NRD, na samolotach tłokowych wszystkich typów — osiągających prędkość maksymalną do 280 km/h. Walka toczy się o tytuły: zwycięskiej drużyny (1 do 3 załóg) oraz zwycięzcy indywidualnego (załogi).

Do programu Lotu wchodzą następujące konkurencje: celność lądowania na lotniskach etapowych i na lotnisku końcowym, utrzymanie kierunku startu, odnajdowanie obiektów w terenie, regularność lotu, loty nawigacyjne na niskich wysokościach, odpowiedzi na zadane pytania z teorii, dokonywanie obliczeń w czasie lotu, zrzuty meldunków.

„Antylopa" bije rekordy



Znany francuski samolot SIPA—251 „Antilope" z silnikiem turbośmigłowym znowu ustanowił nowy rekord międzynarodowy. W dniu 4 marca br, w Istres, pilot Pierre Bonneau z mechanikiem Robertem Lessieur osiągnęli na „Antylopie" prędkość 436 km/h na trasie zamkniętej o długości 100 km, poprawiając poprzedni rekord o 10 km/h. Samolot był wyposażony w nowe śmigło czterołopatowe wyprodukowane w zakładach Turbomeca.

FAI zatwierdziła niedawno 3 poprzednie rekordy ustanowione na „Antylopie": prędkość na bazie 3 km — 432,90 km/h, prędkość na trasie zamkniętej długości 1 000 km — 406,35 km/h, prędkość na trasie zamkniętej 2 000 km — 379,46 km/h.

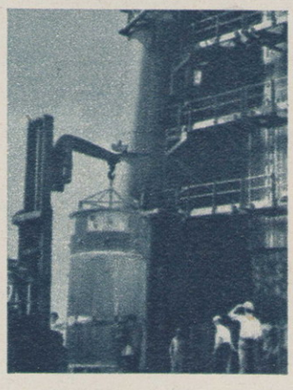
LOS PARTNERA

JAK donosi marcowy numer zachodnioniemieckiego pisma lotniczego „Der Flieger" — „Francja z niezrozumiałych powodów przedłożyła zupełnie nową koncepcję tzw. rakiety europejskiej (rakieta ta ma być wspólnym dziełem kilku państw zachodnich — przyp. red.). Koncepcja ta zupełnie ignoruje dotychczasowe prace w tym zakresie niemieckich partnerów".

Pełni źle ukrywanej złości zachodnioniemieccy „partnerzy" Francji zapytują dramatycznie: „Czy Francuzi dążą do wyeliminowania Niemieckiej Republiki Federalnej z budowy tej rakiety?"

Niewykluczone.

Poniżej: Makieta trzeciego stopnia „rakiety europejskiej", budowanego w NRF.



Z WŁOSKICH LOTNISK

Dwa nowe aerokluby powstały we Włoszech: w Foligno i w Carpi. Pierwszy z nich, w Foligno, będzie mógł korzystać z pasa startowego długości 1 450 m, używanego również przez lotnictwo wojskowe.

Jak podaje Registro Aeronautico Italiano (Włoski Rejestr Lotniczy), w dniu 30 września 1964 r. we Włoszech zarejestrowanych było: 790 samolotów cywilnych, w tym 337 szkolnych i 419 turystycznych, 143 szybowce i 50 śmigłowców.

WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS 1965

PRZED X SZYBOWCOWYMI MISTRZOSTWAMI ŚWIATA

NA X SMŚ będzie powołane Jury Międzynarodowe, składające się z przedstawicieli wszystkich ekip (po jednym z każdej — nie pilot). Do zadań Jury należy: wysłuchiwanie i rozstrzyganie wszelkich odwołań od decyzji sędziów, z zastrzeżeniem, że jeżeli odwołanie jest przeciwko decyzji podjętej w wyniku prawidłowo złożonego protestu, Jury Międzynarodowe może zmienić tę decyzję jedynie jednogłośnie (głosy wszystkich obecnych) oraz udzielanie rad lub decydowanie większością głosów we wszystkich sprawach na wniosek Kierownika Mistrzostw.

Zwycięzcy poszczególnych klas otrzymają odpowiednio złote, srebrne i brązowe plakietki FAI, mistrzowie ponadto puchary FAI. Zdobywcy 4 — 10 miejsca zostaną wyróżnieni dyplomami FAI. Organizatorzy ufundują nagrody dla pierwszych 25% pilotów w każdej klasie. Podczas uroczystości rozdania nagród pierwszeństwo dane będzie klasie, do której napłynęła większa liczba zgłoszeń udziału w mistrzostwach — to salomonowe rozstrzygnięcie regulaminowe zakończy dotychczasowy spór „kto pierwszy".

Opłata uczestnictwa w X SMŚ wynosi 150 funtów szt. (1 funt równa się około 2,8 dolara) od szybowca. Ta opłata uczestnictwa za pilota plus trzech pomocników pokrywa koszty zakwaterowania, wyżywienia, startów oraz opłat za latanie i hangarowanie. Opłata w okresie tygodnia treningu wynosi 4 funty dziennie od każdego szybowca. Za kierownika ekipy nie wnosi się oddzielnych opłat.

Częstotliwości radiowe, które dotychczas organizatorzy zarezerwowali do użytku uczestników mistrzostw, wynoszą: 3,888 — 39,6 — 122,6 — 122,7 — 123,5 — 129,9 i 130,4 MHz.

X Szybowcowe Mistrzostwa Świata odbędą się na lotnisku wojskowym RAF — South Cerney, Gloucestershire, szerokość geogr. 51°41' N, długość 01°53' W, wysokość 107 m n p. m. Najbliższym miastem jest Cirencester, liczące 13 000 mieszkańców, położone około 7 km na północno zachód od lotniska.

Oficjalny terminarz przewiduje:

22 — 28 maja br — tydzień treningowy, w okresie którego zorganizowane zostaną punktowane konkurencje:

29 maja (sobota) — przyjęcie i uroczystości otwarcia;

30 maja (niedziela) — 12 czerwca (sobota) — mistrzostwa, rozgrywanie konkurencji;

13 czerwca (niedziela) — loty wymienne, rozdanie nagród i obiad pożegnalny.

SZYBOWNICTWO

ZSRR. Opublikowano normy kwalifikacyjne w sportach lotniczych. Aby otrzymać tytuł mistrza sportu ZSRR klasy międzynarodowej w szybownictwie, należy: zająć na mistrzostwach świata 1—5 miejsce lub zwyciężyć w konkurencji; albo zająć na zawodach międzynarodowych 1—3 miejsce; albo ustanowić na zawodach prędkościowy lub wysokościowy rekord świata i w okresie dwóch lat wykonać przelot po trójkącie lub docelowo — powrotny 500 km ewentualnie otwarty 550 km; albo pobić na dowolnych zawodach dwa rekordy świata w okresie dwóch lat. Odpowiednio niższe są normy na mistrza sportu oraz sportowców I, II i III klasy.

*

NRD. „AEROSPORT" rozważa możliwość przelotu szybowcowego nad Atlantykiem. Projekt taki zgłosił brytyjski pilot John Donovan. Według jego założeń szybowiec musiałby być wyholowany na wysokość kilkunastu tysięcy metrów, a następnie przelot odbywałby się w prądach stratosferycznych, których prędkość pozioma sięga czasem do kilkuset km/h, a wznoszenia — według nieoficjalnych obserwacji — dochodzą do 1—2 m/sek. Pierwsza wersja (bezpieczniejsza) trasy długości 3 800 km prowadzi ze Stanów Zjednoczonych, w pobliżu Grenlandii i Islandii do Północnej Szkocji, druga zaś długości 3 300 km łączy przylądek St. John w Nowej Funlandii z Irlandią.

*

ZSRR. Kalendarz imprez szybowcowych na 1965 rok przewiduje: 5—20 czerwca zawody okręgowe w miastach Kurgan, Gorki, Tuła, Joszkar-Oła, Majkop i Barnauł. Obóz w Orle (10—30 maja) zawody w tym mieście (25 czerwca — 3 lipca) oraz finał Wszechzwiązkowej Spartakiady w dniach 4—18 lipca. Przewidziany jest udział w mistrzostwach Rumunii (lipiec) oraz start w X SMŚ. Jesienią planowany jest obóz wysokościowy w Majkopie (15 października — 15 listopada).

KU CZCI ZDOBYWCÓW KOSMOSU

Podawaliśmy już, że w Moskwie w r. ub. został uroczyście odsłonięty 100-metrowy obelisk dla uczczenia wspaniałych osiągnięć radzieckiego narodu w dziele opanowania Kosmosu. Projektantami obelisku są architekci M. Barszcz i A. Kotczin oraz rzeźbiarz A. Fajdysz. Prace projektantów i budowa obelisku trwały aż sześć lat (1958—1964), gdyż trzeba było rozwiązać cały szereg skomplikowanych problemów natury tak architektonicznej jak i technicznej.

Przed obeliskiem przebiega „Aleja Bohaterów". Tu będą stawiane popiersia uczonych, konstruktorów i robotników, dzięki pracy których zbudowany został i umieszczony na orbicie Ziemi pierwszy sztuczny satelita. Wokół obiektu roztacza się park o powierzchni 30 ha.

Dzięki temu, że powierzchnia obelisku wykonana została z polerowanego tytanu, uzyskano niezwykłe efekty świetlne. Oprócz tego — polerowana powierzchnia górnej części obelisku przy odpowiednim położeniu słońca i chmur powoduje powstawanie odbłysków na dolnej warstwie chmur, zaś kiedy powietrze jest wilgotne — pojawia się tęcza. Obelisk oświetlony jest wieczorem 82 reflektorami.

Podstawę obelisku — olbrzyma stanowi potężny blok granitu. Na jego ścianach bocznych, od zewnątrz, znajdują się płaskorzeźby z brązu, tematem których jest walka o zdobycie przestrzeni kosmicznej. Wewnątrz bloku jest muzeum kosmonautyczne, składające się z dwóch sal. Pierwszą salę przeznaczono na ekspozycję modeli aparatury kosmicznej (powierzchnia sali 1 000 m²). Drugą salę zaprojektowano w formie kabiny statku kosmicznego, wyposażonej w jedno okno — iluminator. Rolę iluminatora spełni ekran, na którym wyświetlane będą filmy popularnonaukowe.

Ciekawostkę stanowi fakt, iż kształt i stopień pochylenia obelisku otrzymano na podstawie formuły, uzyskanej dzięki zastosowaniu maszyny elektronowej.

Obelisk ustawiono przy pomocy pięciu dźwigów. Czas ustawiania — 2 godziny (z)

Na zdjęciu niżej: Fragment płaskorzeźby z brązu na ścianie granitowego bloku-muzeum.

Sport samolotowy

„Lot dookoła NRF" (tzw. „Deutschlandflug"), największa samolotowa impreza w NRD, odbędzie się w dniach od 29.VI. do 4.VII. br. Jego zakończenie będzie miało miejsce w Monachium, podczas trwającej tam Światowej Wystawy Komunikacji.

*

Największa impreza samolotowa Europy — „Rajd Europejski FAI" — rozpocznie się w Jugosławii. Trasa rajdu przebiegnie przez Rumunię, Węgry, Austrię, do południowej części NRF. Zakończenie — w Monachium.

*

W dniach 15—18 maja br. w Zwickau (NRD) odbędą się zawody w akrobacji samolotowej. Udział w zawodach, które są traktowane jako przygotowanie do mistrzostw NRD w akrobacji samolotowej, wezmą piloci Aeroklubu Zwickau oraz jego filii w Karl - Marx - Stadt, Erfurt, Gera, Suhl i Wismut.

Sport balonowy

Niemiłą przygodę miała załoga szwajcarskiego balonu wolnego „Bernina". Oto balon wylądował w NRF, między dwoma przewodami wysokiego napięcia, na torze kolei elektrycznej. Sytuację uratował, szybko zorientowawszy się, zawiadowca pobliskiej stacji, który błyskawicznie wyłączył prąd.

Zdjęcie z Indonezji, gdzie w Bandungu oblatywana jest nasza „Wilga", nadesłał nam nasz korespondent Romuald Gudel. Po indonezyjsku „Wilga" — nazywa się „Gelatik".

Komunikacja

Radzieckie samoloty turbośmigłowe An-24 wykonują obecnie loty pokazowe w Indonezji. Rząd indonezyjski rozważa plany modernizacji całej znajdującej się w kraju floty pasażerskich samolotów krótkodystansowych, która w większej części składa się z maszyn Douglas DC-3.

Na lotnisku wiedeńskim odbyło się pierwsze w pełni automatyczne lądowanie samolotu pasażerskiego „Caravelle". W czasie lądowania wiał tylny wiatr 36 km/h. Obok „Alitalii" — austriackie linie lotnicze AUA jako drugie w Europie będą miały wkrótce całą swoją flotę „Caravelli" przystosowaną do automatycznego lądowania.

*

Nowa wersja Ił-18 będzie mieścić 120 pasażerów zamiast dotychczasowych 85. Powiększony zostanie także Tu-124, który zamiast 44 pasażerów będzie mógł zabrać 56. Powiększeniu ulegnie również przestrzeń przeznaczona dla pasażerów w An-24 i w śmigłowcu Mi-2.

*

Zagraniczne towarzystwa komunikacji lotniczej mogą obecnie wynajmować w ZSRR samoloty i śmigłowce na dowolne okresy czasu (charter). Oprócz tego umożliwiono ostatnio zakup samolotów w ZSRR przez zagraniczne linie na bardzo dogodnych warunkach kredytowych. Związek Radziecki będzie odtąd oferował także szkolenie u siebie zagranicznych pilotów i personelu techniczny dla samolotów zakupowanych w ZSRR.

*

Libańskie towarzystwo komunikacji lotniczej „Libanese Overseas Airways" zakupiło w ZSRR samoloty turbośmigłowe An-24B.

*

Francuskie pismo „Air et Cosmos" doniosło, że Niemiecka Republika Federalna przekaże Izraelowi w ramach ustalonych układem dostaw broni — także odrzutowce szturmowe G-91, budowane z licencji włoskiej w NRF.

Zagranica o nas

Siedem stron w czasopiśmie „Aerosport" (NRD), numer lutowy z br., redakcja poświęciła tematowi: „Historia Iskry". Autor artykułu, Peter Stache, szczegółowo opisał historię budowy pierwszego polskiego samolotu odrzutowego oraz próbę bicia rekordów międzynarodowych. Artykuł ilustrowany jest zdjęciami „Iskry" — na ziemi i w locie, konstruktora maszyny — doc. Tadeusza Sołtyka i pilota doświadczalnego — Ludwika Natkańca oraz rysunkami samolotu. Zamieszczono również schematyczny rysunek przedstawiający przebieg bicia rekordu międzynarodowego w dniu 26.IX. ub.r.

Spadochroniarstwo

JUGOSŁAWIA. IV Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o Puchar Adriatyku odbędą się w dniach od 4 do 11 lipca br w miejscowości Portoroż. Przewiduje się, iż w zawodach weźmie udział około 120 sportowców spadochronowych z całego świata, reprezentujących ponad 20 państw. Poza zawodami o puchar Adriatyku przewiduje się atrakcyjne skoki o nagrodę „Portoroż 1965".

SŁAWNI LOTNICY

Douglas Bader

Gdy ma 12 lat, umiera mu ojciec na skutek ran odniesionych w pierwszej wojnie światowej. Po szkole kadetów kończy w 1930 roku szkołę oficerską z odznaczeniem, w stopniu podporucznika RAF-u i z przydziałem do dywizjonu 23. Wyróżnia się brawurową akrobacją na samolotach myśliwskich. W grudniu 1931 w czasie wykonywania beczki na samolocie Bristol 105 lewe skrzydło zawadza o ziemię. Maszyna zamienia się w stertę drewna i metalu. W szpitalu amputowano mu obie nogi: prawą nad kolanem i lewą pod kolanem. Przez wiele tygodni jego życiu zagraża niebezpieczeństwo. Zażegnały je silny organizm i wysiłki lekarzy. Beznogi kaleka wolno wraca do zdrowia. Po dwóch miesiącach przebywania w szpitalu lekarze orzekli, że będzie żył. Gdy dotarła do niego świadomość, że jest kaleką, przeżywa okropny stan załamania, zwątpienia i przygnębienia.

Chodząc o kulach — nadal jest oficerem zawodowym RAF-u — podejmuje szaleńcze postanowienie: będzie latać. W niedługim czasie, po zamówieniu protez, zaczyna niezwykłą walkę ze swoim kalectwem. Jego sztuczne nogi powodują początkowo dziesiątki i setki upadków. W czerwcu 1932 wykorzystując swoje znajomości udaje się na lotnisko, skąd odbywa nieoficjalny lot na dwumiejscowym samolocie Avro 504. W przedniej kabinie siedzi przyjaciel Badera, ale cały lot odbył samodzielnie beznogi oficer. Mimo, iż otrzymuje później doskonałą opinię z Centralnej Szkoły Pilotażu, lekarze zabraniają mu latać. W 1933 zostaje zwolniony z RAF-u i otrzymuje rentę inwalidzką. Do wybuchu wojny pracuje w koncernie naftowym Shell. W październiku 1939 przechodzi wszystkie komisje i zostaje powołany do RAF-u z przydziałem do dywizjonu myśliwskiego 19. Wkrótce zostaje dowódcą eskadry dywizjonu 222, a następnie dowódcą dywizjonu 242.

Z każdym dniem zaczyna wzrastać sława Douglasa Badera. Jego dzieje wojenne są niezwykłe i urastają do legendy. W niedługim czasie dowodzi już „Skrzydłem" myśliwskim, awansuje do stopnia podpułkownika oraz otrzymuje najwyższe odznaczenia wojskowe. W ostatnim locie przed urlopem, w samotnej walce z sześcioma Me-109, po zestrzeleniu dwóch samolotów sam zostaje strącony. Ląduje na jednej protezie. Dostaje się do niewoli, gdzie wzbudza sensację wśród hitlerowskich lotników. Na wiadomość, że Bader potrzebuje jednej protezy, angielski samolot „Blenheim" zrzuca ją ze spadochronem na lotnisku niemieckim. Mając protezy wielokrotnie próbuje ucieczki z niewoli, ale bezskutecznie. W jakiś czas, po powrocie do Anglii, na własną prośbę zwalnia się z RAF-u i przechodzi ponownie do koncernu Shell.

Wojnę zakończył mając na swoim koncie 20 pewnych zestrzelonych samolotów wroga. Napisano o nim wiele książek oraz nakręcono film. Urodził się w roku 1910.

(m).

Astronautyka i technika rakietowa

O PRACY W KOSMOSIE

Można pracować w otwartej przestrzeni kosmicznej, a przynajmniej coś odkręcać i zakręcać. Dla dokonania prac montażowych należy się nauczyć dobrze sterować swoim ciałem, wszelkimi jego ruchami, aby nie stracić niepotrzebnie energii. Tak brzmi podstawowy wniosek Aleksieja Leonowa i Pawła Bielajewa z ostatniego lotu „Woschoda-2", potwierdzający przewidywania „ojca astronautyki" Konstantego Ciołkowskiego wyrażone już w 1926 r. Oto one:

„Wszelkiego rodzaju prace w Kosmosie można przeprowadzać wygodniej niż na Ziemi. Po pierwsze — dlatego, że konstrukcje mogą być nieograniczenie wielkie i nawet przy użyciu słabych materiałów nie ulegną zniszczeniu wskutek obciążeń, których tutaj nie ma.

Po drugie — człowiek może pracować w każdym położeniu, po przytwierdzeniu tylko nóg lub innej części ciała. Nie ma tutaj ani położeń poziomych ani pionowych, ani dołu, ani góry, nie można też upaść. Nawet największe przedmioty nie potrafią zmiażdżyć nieostrożnych robotników, ponieważ nigdzie nie spadają, a wszystkie ich części składowe nie naciskają na siebie. Można je przesuwać wzajemnie przy użyciu najmniejszych wysiłków, niezależnie od ich masy i rozmiarów."

Aleksiej Leonow pierwszy sprawdził w praktyce te przewidywania. (APN)

JAK WYGLĄDA PRZESTRZEŃ KOSMICZNA

Gdy Paweł otworzył właz wyjściowy — mówi Leonow — uderzyło we mnie oślepiające światło słoneczne. Wydawało mi się, że patrzę na spawanie łukiem elektrycznym. Wiele czytałem o Kosmosie i rozmawiałem o nim z moimi kolegami, którzy już odbyli loty kosmiczne. Wewnętrznie byłem więc nastawiony na pewien obraz. Ale rzeczywistość okazała się zgoła inna.

Kosmos na zewnątrz statku wyglądał jak studnia bez dna. W dole — Ziemia. Była zupełnie płaska i tylko patrząc na widnokrąg można było zauważyć jej krzywiznę. W górze czarne niebo i jaskrawe gwiazdy, które nie migocą. Słońce wygląda inaczej niż na rysunkach w podręcznikach. Nie ma żadnej aureoli, żadnych wieńców. Po prostu jest to rozpalona tarcza, jakby wciśnięta w czerń nieba. Zaskoczyła mnie nieskończoność przestrzeni kosmicznej i doskonała widoczność. Wiele latałem na samolotach, ale muszę powiedzieć, że w Kosmosie wszystko widać lepiej i realniej niż z samolotu. (APN)

WYJŚCIE Z KABINY

Mówi Leonow: Przygotowałem się do wyjścia będąc nad Afryką. Gdy „Woschod-2" znalazł się nad Morzem Śródziemnym, byłem w śluzie. Chciałem już wyjść na zewnątrz, ale dowódca statku mnie powstrzymywał: „Jeszcze za wcześnie". Zacząłem wychodzić, gdy statek dolatywał nad Symferopol. Wyleciałem ze śluzy jak korek z butelki. Pode mną był Kiercz. Widziałem Morze Czarne, Kaukaz, potem Wołgę. Gór Uralskich nie zauważyłem, w tym bowiem czasie wykonywałem zadane ewolucje w przestrzeni, robiłem zdjęcia filmowe. Ale oto pojawiły się rzeki Syberii — Irtysz i Jenisiej. Nad Jenisiejem otrzymałem polecenie od dowódcy statku — wracać! Wróciłem, gdy rzeka była już poza nami. (APN)

CO ROBIŁ BIELAJEW

Podczas eksperymentu wyjścia w Kosmos dowódca statku obsługiwał system śluzowania, obserwował Leonowa w śluzie i na zewnątrz, kontrolował jego puls i oddech, tak orientował „Woschoda-2", aby był oświetlony promieniami słonecznymi, a kamery TV mogły przekazywać wszystko na Ziemię.. Bielajew pośredniczył także w łączności radiowej Leonow — Ziemia. (APN)

W KOSMOSIE

Mówi Leonow: — Byłem przygotowany do poruszania się w przestrzeni kosmicznej. Przeszedłem odpowiedni trening na Ziemi. Ale zaskoczyła nas łatwość z jaką „Woschod-2" reagował na popchnięcia, chociaż chciałem możliwie delikatnie odsunąć się od niego.

Gdy lekko odepchnąłem się od statku, ten płynnie odsuwał się w drugą stronę. Ja i statek stanowiliśmy jakby huśtawkę — poruszę się, poruszy się i „Woschod". I tak huśtaliśmy się w różnych kierunkach.

(W Kosmosie zaskakuje dobra słyszalność. We wnętrzu statku słychać było dotknięcie jego powłoki przez Leonowa i uderzenia).

Powrót był trudniejszy od wyjścia. Ale wpadłem na pomysł, aby liny łączącej nie wlec za sobą, lecz mieć ją przed sobą. Byłem zmęczony, gdyż musiałem wykonać wiele ruchów i czynności. a przy tym nieco przeszkadzał mi skafander. Gdy wszedłem do śluzy, dałem sygnał i Bielajew zamknął właz. Następnie wypełnił śluzę powietrzem i po chwili wpłynąłem do kabiny. Tutaj rozpocząłem wypełnianie dziennika pokładowego uwagami o pobycie w przestrzeni. Zajęło mi to około półtorej godziny.

(APN)

CZY PŁYWANIE W KOSMOSIE PRZYPOMINA PŁYWANIE W WODZIE?

Odpowiada Leonow: Nie! W Kosmosie nie odczuwa się żadnego oporu otoczenia itp. W każdej chwili można też przyjąć dowolne położenie. Stan nieważkości w kabinie statku i poza nią niczym się nie różni. (APN)

TECHNIKA I SPORT

O tym, że niektóre dziedziny lotnictwa traktowane są jako dyscypliny sportowe, nie trzeba na pewno wspominać. Warto jednak przypomnieć, iż małe lotnictwo również jest sportem, o ile chodzi o zawody, ruch na świeżym powietrzu itp, z wyłączeniem oczywiście prac warsztatowych. Godne uwagi jest także stale wzrastające „równouprawnienie" modelarstwa lotniczego. Niegdyś mało kto z pilotów zwracał uwagę na chłopców zajętych budową nie latających kopii statków powietrznych, o ile naturalnie sam nie zajmował się modelarstwem. Aż nagle przyszły rekordy ustanawiane w niezwykłych dla laika konkurencjach. Pokonanie przez mały model odległości 300 kilometrów, wysokości lotu ponad 4 kilometry i prędkości ponad 300 km/h stawia współczesnych modelarzy — sportowców (i jednocześnie konstruktorów) w zupełnie innej sytuacji niż dawniej. Stąd zapewne wypływa fakt, iż małe lotnictwo cieszy się w świecie lotniczym tak wysokim uznaniem. Piloci, nawet niemodelarze, czują respekt dla swoich młodszych kolegów. Są jeszcze, co prawda nieliczni (i co dziwne), spośród młodszego pokolenia lotników sportowych, którzy nie widzą modelarzy w gronie sportowców lotniczych. Twierdzą: nie zawodnik lata, a model. Konstruktor oszczepu czy dysku wcale nie musi być od razu sportowcem(!). Trudno dyskutować, ale mnie się wydaje, że lotnicy z prawdziwego zdarzenia zawsze doceniali również i sportowe walory modelarstwa. Nie przypominam sobie, aby ktokolwiek z naszych najwybitniejszych lotników, konstruktorów czy ludzi nauki negował znaczenie modelarstwa lotniczego. Wspominając o małym lotnictwie jako sporcie, przypomnieć trzeba o konieczności odnowienia „jednolitej klasyfikacji", bo już kiedyś normy sportowe mieliśmy, podobnie jak je mają modelarze ZSRR i innych krajów. Potrzebne są wyróżnienia dla „mistrzów sportu", aby rosła sprawność zawodnicza — i, co w ścisłym pozostaje tutaj związku — techniczna. Przy zastosowaniu nowych norm większe szanse powinni mieć oczywiście młodzi zawodnicy i to ci, którzy traktują swoje „hobby" bezinteresownie, nie zawodowo. „Sportowcy — etatowi", że ich tak określę, czyli pracujący zawodowo w modelarstwie, powinni mieć raczej utrudnione zadanie. O ile w ogóle jakaś racja przemawia, aby ci co mają kierować, uczyć, organizować, szkolić itp... w ogóle występowali jako zawodnicy!

Ponieważ mowa o sporcie, warto na pewno z okazji tegorocznych Mistrzostw Świata w Finlandii przypomnieć kto i kiedy zwyciężał w konkurencji międzynarodowej na przestrzeni prawie 40 lat. Oto pracowicie zestawione dane: rok imprezy, nazwisko zwycięzcy i jego przynależność państwowa.

Gumówki Wakefield: 1928 — Newell — Anglia; 1929 — Bullock — Anglia; 1930 — Ehrhardt — USA; 1931 — Ehrhardt — USA; 1933 — Konworthy — Anglia; 1934 — Allmann — Anglia; 1935 — Light — USA; 1936 — Judge — Anglia; 1937 — Fillon — Francja; 1938 — Cahill — USA; 1939 — Korda — USA; 1948 — Chesterton — Anglia; 1949 — Ellila — Finlandia; 1950 — Ellila — Finlandia; 1951 — Stark — Szwecja; 1952 — Blomgren — Szwecja; 1953 — Foster — USA; 1954 — King — Australia; 1955 — Sämann — NRF; 1956 — Petersson — Szwecja; 1958 — Baker — Australia; 1959 — Dvorak CSRS; 1961 — Reich — USA; 1963 — Löffler — NRD.

Szybowce: 1950 — Bernfest — Jugosławia; 1951 — Czepa — Austria; 1952 — Gunic — Jugosławia; 1953 — Hansen — Dania; 1954 — Lindner — NRF; 1955 — Lindner NRF; 1956 — Brems — Belgia; 1957 — Babić — Jugosławia; 1959 — Ritz — USA; 1961 — Awierjanow — ZSRR; 1963 — Erichsen — NRF.

Silnikowe: 1951 — Schmid — Szwajcaria; 1952 — Wheeler — Anglia; 1953 — Kneeland — USA; 1954 — Wheeley — USA; 1955 Gaster — Anglia; 1956 — Draper — Anglia; 1960 — Conover — USA; Guerra — Włochy; Hagel — Szwecja; 1961 — Schneeberger — Szwajcaria; 1963 — Frigyes — Węgry.

Szybkie na uwięzi: 1952 — Battistella — Włochy. (Kat C); 1953 — Prati — Włochy (kat. A); 1955 — Sladky — CSRS; 1956 — Gibbs — Anglia; 1957 — Sladky — CSRS; 1958 — Toth — Węgry; 1960 — Rossi — Włochy; 1962 — Krizsma — Węgry; 1964 — Wiśniewski — USA.

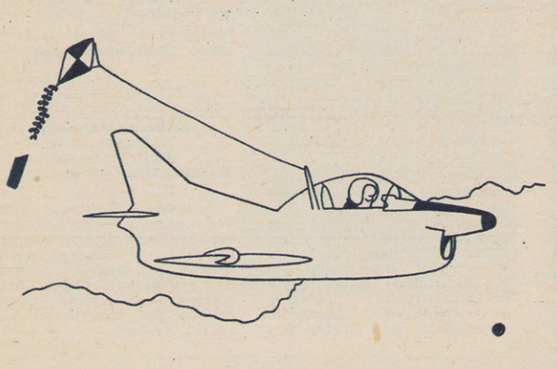
Akrobacyjne na uwięzi: 1958 — Gabris — CSRS; 1960 — Grondal — Belgia; 1962 — Grondal — Belgia; 1964 — Sirotkin — ZSRR.

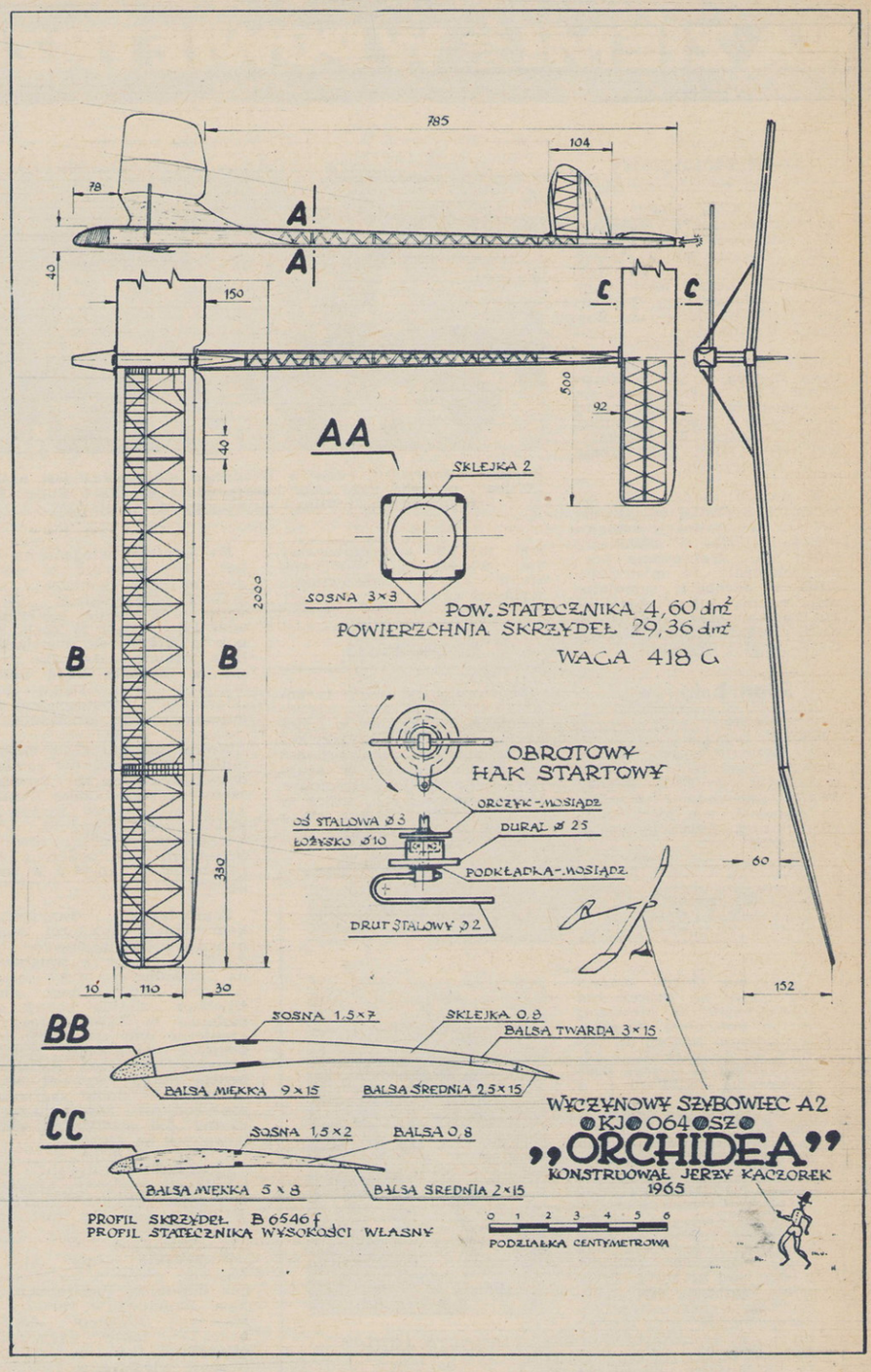
Wyścigowe na uwięzi: 1958 — Edmonds — Gibbs — Anglia; 1960 — Bernard — Lietzmann — Belgia; 1962 — Sirotkin — Skurski — ZSRR i 1964 — Place — Haworth — Anglia.

Radiomodele: 1960 — Kazmirski — USA; 1962 — Brett — USA; 1964 — Brooke — USA.

Co będzie w tym roku — zobaczymy już niedługo.

PAWEŁ ELSZTEIN





DOŚWIADCZALNY SZYBOWIEC

Model, którego plan podaję, powstał w oparciu o doświadczenia przy konstruowaniu i oblatywaniu moich poprzednich modeli („Kajtek" i „Lila"), publikowanych na łamach „Skrzydlatej".

„Orchidea" jest zastrzałowym górnopłatem i charakteryzuje się stosunkowo krótkim kadłubem, wysoką wieżyczką oraz małym przodem kadłuba (balast znajduje się blisko środka ciężkości). Model starannie opracowałem konstruując: **kadłub**, jako kratownicę złożoną z 4 podłużnic sosnowych 3x3, ścienionych ku końcowi do wymiaru 1,8 x 1,8 mm. 11 wręg sklejkowych, sklejkowej (3 mm) wieżyczki silnie ażurowanej i oklejonej obustronnie balsą oraz lipowego przodu kadłuba i balsowych rozpórek 3x3. Przód kadłuba wypełniony został deską balsową 3 mm. W kadłubie, w odległości 160 mm od przodu, umocowałem obrotowy hak startowy, który umożliwia modelowi wykonywanie krążenia na holu w stronę przeciwną do krążenia po wyczepieniu się z holu. Urządzenie takie, wykonane precyzyjnie, pozwala modelarzowi dokładnie wyszukać „komin" i wykorzystać jego siłę. Skrzydła tak konstruowałem, aby przy małym ciężarze uzyskać dużą sztywność. Wyposażyłem go w ptasi profil Benedeka B-6-546-f, zaklinowując w kadłubie pod kątem + 4,5 st. Dźwigar skrzydeł pasowy z dwóch listew sosnowych 1,5 x 7. Natarcie i spływ balasowe, z tym, że listwa spływu sklejona została z dwóch listew, celem wzmocnienia konstrukcji. Żebra główne do podgięcia wykonano ze sklejki 0,8. Żebra szczątkowe zachowujące w przedniej górnej części skrzydła profil wykonałem z deseczki balsowej 0,8 mm. Żebra geodetyczne w całym skrzydle wykonane z twardej balsy (cięte z bloczka na pile tarczowej mają grubość 0,6 mm). Podgięcia skrzydeł wykonane całkowicie z balsy i — przyklejone na styk do pozostałej części skrzydła. Końcówki skrzydeł zwichrzone aerodynamicznie i geometrycznie. Skrzydła mocowane do kadłuba przy pomocy zastrzałów, które wykonane są z bambusa i zaopatrzone w haczyki z drutu fortepianowego średnicy 0,6; pilonik ma wklejone dwa kołeczki bambusowe, które łączą skrzydła, i są opięte gumowymi amortyzatorami spełniającymi jednocześnie rolę zabezpieczenia przed ewentualnym wypadnięciem. **Statecznik** wykonany jako konstrukcja geodetyczna, jest sztywny i bardzo lekki. Automat lądowania, lontowy. Model okleiłem kolorowym papierem japońskim. Model jest bardzo trudny w budowie i szczególnie polecam go tym modelarzom, którzy wykonali już kilka modeli wyczynowych.

Ciężary

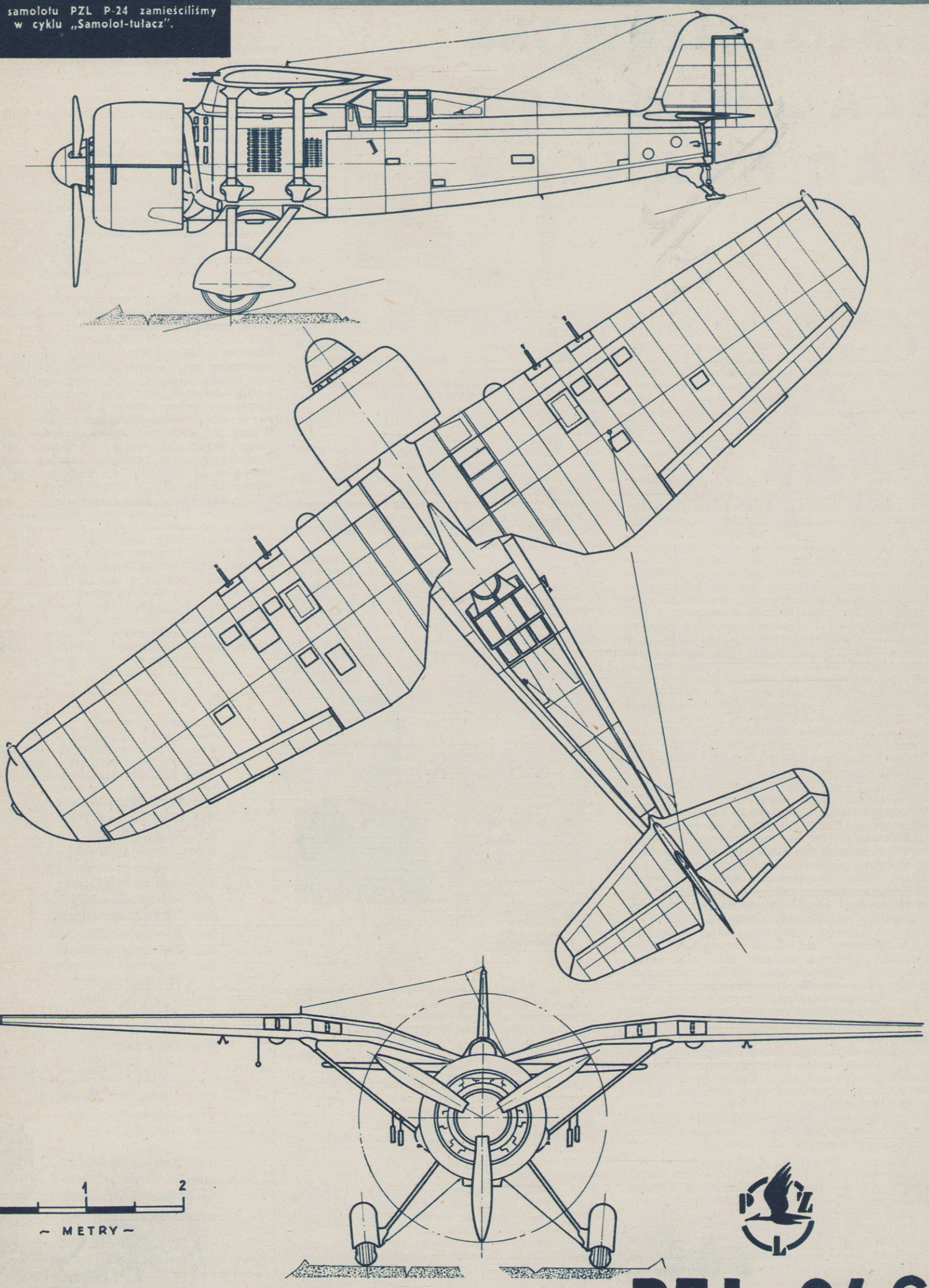
Kadłub	110 G
Płat lewy	50 G
Płat prawy	50 G
Stat. wysokości	7 G
Zastrzały	6 G
Balast	150 G
Usterzenie	45 G
Razem	418 G

Dane modelu

Długość	1 023 mm
Rozp. skrz.	2 000 mm
Cięciwa skrzydeł	150/130 mm
Pow. skrzydeł	29,36 dcm²
Wydłużenie skrzydeł	14
Rozp. stat.	500 mm
Cięciwa	92 mm
Powierzchnia	4,60 dcm²
Pow. cał	33,96 dcm²

JERZY KACZOREK

Opis samolotu PZL P-24 zamieściliśmy w cyklu „Samolot-tułacz".



0 1 2

~ METRY ~

PZL-24 G

RYSZARD KACZKOWSKI

BIAŁO-CZERWONE SZACHOWNICE NAD FRANCJĄ

ĆWIERĆ wieku temu, w maju i czerwcu 1940, lotnicy polscy wzięli udział w bitwie o Francję. Chociaż stanowili garstkę, rozproszoną na dobitek w niewielkich zespołach wzdłuż całego frontu i w głębi kraju, chociaż dysponowali gorszym sprzętem od niemieckiego — chlubnie zapisali się do kart dziejów wojskowego lotnictwa polskiego.

W myśl umów polsko-francuskich ze stycznia i maja 1940 r. z lotników polskich ewakuowanych z Rumunii, Węgier i państw bałtyckich miały być sformowane 4 dywizjony myśliwskie, 3 obserwacyjne oraz 3 bombowe. Chaos organizacyjny lotnictwa francuskiego (będącego właśnie w trakcie przezbrajania się), a następnie działania wojenne nacechowane klęską i paniką od pierwszej godziny natarcia niemieckiego, sprawiły, że nawet te niezmiernie skromne zamierzenia nigdy nie zostały zrealizowane. A możliwości takie były — gdyby zimą i wiosną roku 1940 Francuzi puścili w ruch istotny system przeszkalania i organizacji lotników polskich — zamiast marnować czas na naukę (z braku programu wojskowego) początków języka francuskiego. Jak się po wojnie okazało, Francja miała w tym okresie dość znaczne ilości stosunkowo nowoczesnych samolotów (nie zmontowanych, nie oblatanych, nie wcielonych do jednostek). Jednocześnie ilość systematycznie demoralizowanych zupełną bezczynnością lotników polskich była znaczna (około 1 500 oficerów oraz przeszło 5 400 podoficerów i szeregowych). W rezultacie takiej postawy wojskowych władz francuskich, w kampanii (maj — czerwiec 1940) wzięli udział wyłącznie polscy piloci myśliwscy.

Napad lotniczy rozpoczęty o świcie 10 maja 1940 roku na Francję wykazał kompletne nieprzygotowanie jej do współczesnej wojny i z miejsca rozwiał wszelkie złudzenia o rzekomej potędze francuskich sił powietrznych. Należy tu dodać, że najmniej tych złudzeń żywili lotnicy polscy, którzy z rozpaczą obserwowali wprost nieprawdopodobną biurokrację i bałagan, a jednocześnie pewność siebie aparatu francuskiego lotnictwa. Wyżsi dowódcy francuscy wręcz nie chcieli wyciągnąć z doświadczeń kampanii polskiej 1939 roku nawet najbardziej elementarnych, wprost rzucających się w oczy nawet dla laika wniosków. Trudno dziś po prostu uwierzyć, że na przykład pomimo olbrzymiej koncentracji nad granicą armii hitlerowskiej na wiosnę 1940 (o której wróble ćwierkały na dachu), samoloty ustawiono po staremu w rzędach przed hangarami, załogi armat i k.m. przeciwlotniczych przychodziły na stanowiska po śniadaniu o 6 rano (podczas gdy świt był o 3), zabronione było atakować Niemców (nawet gdy były to słabe formacje) w nie swoim „sektorze", działano wyłącznie humorystycznie małymi patrolami 3, najwyżej 6 samolotów myśliwskich.

Dowodzenie lotnictwa myśliwskiego w powietrzu oparte było na przestarzałych zasadach. Nie było sieci dozorowania powietrza, nie wszystkie jednostki posiadały radiostacje do odbierania sygnałów alarmowych nadawanych z wieży Eiffla w Paryżu. Stałe pogotowie i starty na głos syren z pobliskich fabryk były mało skuteczne i krańcowo wyczerpywały personel. Użycie myśliwców było nieekonomiczne. Opierało się ono na dawno zarzuconej taktyce obrony czułych punktów, zamiast większych rejonów kraju.

Naprzeciw „L'Armeé de l'Air" (oficjalna nazwa wojskowego lotnictwa francuskiego) stanęło około 2 000 samolotów Luftwaffe. Niemcy przewyższali siły lotnicze francusko-brytyjskie nie tyle ilością samolotów (2 000 hitlerowskich wobec przeszło 1 500 sprzymierzonych), co zdecydowaną przewagą taktyczną w organizacji, dowodzeniu i technicznej wartości użytego sprzętu.

Pomimo tych wszystkich wysoce niepomyślnych warunków polscy myśliwcy we Francji zestrzelili w maju i czerwcu 1940 r. 51 samolotów na pewno, 3 prawdopodobnie i 6 uszkodzili. Z dużej ilości personelu latającego, całkowicie wyszkolonego w Polsce i krótko przeszkolonego we Francji, weszło do akcji — w wyniku omówionych powyżej trudności — zaledwie 136 myśliwców. Chociaż otrzymali oni samoloty (różnego typu) o klasę lepsze od tych, na których im przyszło latać w Polsce, były one zdecydowanie gorsze od niemieckich pod względem prędkości, pułapu i siły ognia.

Wyniki walk powietrznych w tych warunkach taktyczno-technicznych należy uznać za doskonałe. Stosunek zwycięstw powietrznych do własnych strat (tylko 11 pilotów zginęło w powietrzu, 15 pilotów i personelu ziemnego przy bombardowaniu lotnisk), wyrażający się jak 5 do 1, był dobitnym dowodem wysokich wartości i doskonałego wyszkolenia Polaków. Podobnie jak w Polsce, tak i we Francji atakowali oni nieprzyjaciela bez względu na jego siły i lepszy sprzęt.

A oto krótki zarys działań bojowych polskiego lotnictwa myśliwskiego:

Eskadra „Montpellier", złożona z 6 kluczy rozrzuconych wzdłuż frontu zestrzeliła na pewno 22 samoloty i 3 uszkodziła.

Sześć kluczy rozrzuconych bądź na froncie bądź w głębi kraju — odniosło 7 zwycięstw.

Dywizjon 1/145 „Warszawski" zestrzelił 12 samolotów nieprzyjacielskich na pewno i 2 prawdopodobnie.

Pięć kluczy broniących fabryk i ośrodków przemysłowych (tzw. popularnie „kominy") zestrzeliło na pewno 10 samolotów niemieckich i 1 prawdopodobnie.

Kilka kluczy sformowanych doraźnie w czasie już pełnego odwrotu uszkodziło 3 samoloty nieprzyjaciela.

Oto opis walki jedynej większej jednostki polskiego lotnictwa myśliwskiego we Francji, Dywizjonu 1/145 „Warszawskiego" w relacji ówczesnego majora pilota Józefa Kępińskiego. Walki stoczonej w rejonie Dreux nad Sekwaną, w okresie kiedy klęska była już zupełna i zwycięskie wojska Hitlera zbliżały się do Paryża:

Alarm! Za chwilę siedzę w ciasnej kabinie „Caudrona". Zdyszany oficer łącznikowy jednocześnie zapina mi pasy, pokazuje kierunek i krzyczy: „Idę powyżej trzech tysięcy!".

Nie upłynęła minuta, gdy orkiestra złożona z dwunastu silników, każdy o mocy 470 koni zaczęła swój koncert. Nie ma co zwlekać, za chwilę mogą zacząć rąbać lotnisko! Wykręcam grata pod wiatr i kątem oka dostrzegam jak moi boczni dopiero wykołowują ze swych odległych stanowisk rozproszenia. Jednak bez wahania daję pełne obroty — to przecież nie Dęblin i na skrzydłach nie trzymają się nowicjusze. W dywizjonie mam pilotów nie tylko najlepszych i najbardziej doświadczonych. Zebrali się tam wyłącznie tacy, co wyrwali się z różnych obozów, przeszli wiele granic, by po prostu wybłagać przydział do jednostki bojowej. A wiedzieli dobrze, że samoloty jakie dostaną nie dorównają „Messerschmittom" czy „Junkersom".

W rozgrzanym, czerwcowym powietrzu „Caudron" słabo nabiera wysokość. Na dwustu metrach ostro zakręcam — chcę popatrzeć czy całe moje bractwo wystartowało. Z radością obserwuję jak ostatni klucz odrywa się od zszarzałej od upałów murawy lotniska. Jeszcze chwilę czekam, aby poszczególne trójki mogły dołączyć na moją wysokość. Wreszcie wrzepiam pełne obroty i pnę się w górę co sił w moim słabowitym od urodzenia silniku. Wyżej, jak najwyżej. Tylko zdecydowana przewaga wysokości może wyrównać znacznie przecież mniejszą prędkość naszych maszyn w stosunku do szkopów. Co prawda wyszkolenie mamy lepsze, ale z doświadczenia wiemy, że piloci niemieccy nie przyjmują — dogodnej dla nas — walki kołowej. Najgorzej, że moi chłopcy są ostatnio tak przedenerwowani i przemęczeni. Mają oczy otwarte i widzą co się wokół dzieje. Przecież to już nie przegrana, ale zupełna klęska. Ale teraz, gdy trzymają ręce na sterach maszyn i idą za mną w idealnie wyrównanym szyku, są znów wspaniałymi żołnierzami i lotnikami. Lotnikami, na których nigdy dotąd się nie zawiodłem.

Przebijamy cumulusy i nagle dostrzegam zgrupowanie niemieckie: dwa roje punkcików

Dowódca dywizjonu warszawskiego we Francji ppłk pil. Józef Kępiński, który po zestrzeleniu przebywał w szpitalach Chartres i Vichy. Stamtąd jednak uciekł i przez Hiszpanię i Portugalię osiągnął w październiku 1940 r. Anglię. Na skutek odniesionej ciężkiej rany postrzałowej kręgosłupa i płuc nie mógł latać bojowo. Pełnił jednak wiele odpowiedzialnych stanowisk w dowództwie wyszkolenia. Po powrocie do kraju powołany został do Ludowego Wojska Polskiego, a następnie oddelegowany na stanowisko naczelnego dyrektora Ligi Lotniczej. Zmarł 26 marca 1964 r. w Warszawie.

Podajemy po raz pierwszy drukiem pełną listę pilotów Dywizjonu 1/45 „Warszawskiego" w tej kolejności jak ją zanotował w maju 1940 roku dowódca tej jednostki:

mjr Józef Kępiński — dca
kpt. Piotr Łaguna — zca dcy
kpt. Antoni Wczelik
ppor. Jerzy Godlewski
plut. Antoni Siudak
plut. Antoni Markiewicz
por. Jan Obuchowski
ppor. Bronisław Skibiński
kpr. Mieczysław Parafiński
por. Tadeusz Czerwiński
ppor. Eugeniusz Fiedorczuk
plut. Marian Wędzik
por. Julian Kowalski
ppor. Marian Łukaszewicz
por. Robert Janota
plut. Jan Palak
kpr. Jerzy Zieliński
plut. Lucjan Szempliński
ppor. Aleksander Żukowski
ppor. Witold Łanowski
kpr. Piotr Zaniewski
kpt. Juliusz Frey
ppor. Marian Szalewicz
ppor. Bolesław Gładych
kpr. Andrzej Niewiara
kpr. Wacław Wilczewski
ppor. Leon Jawazeg
plut. Edward Paterek
por. Zdzisław Zadroziński
ppor. Lech Lachowicki
kpr. Edward Uchto
ppor. Czesław Główczyński
ppor. Jerzy Czerniak
kpr. Ernest Watolski

prują wprost na nas. Te dolne to zapewne bombowce, osłaniają je z góry Messerschmitty. Idą zygzakami, starając się w ten sposób zbytnio nie wyprzedzać swych obciążonych bombami podopiecznych.

Piloci też dostrzegli szkopów. Formacja lekko zadrgała, zafalowała, klucze rozluźniły szyki. Mówi się zwykle, że to skutkiem przygotowywania maszyn do strzelania, ale — prawdę powiedziawszy — to grają nerwy. Za chwilę bowiem jakaś maszyna w gwiździe korkociągu pójdzie do ziemi. Może właśnie moja?

Zasadniczo biorąc mogłem nie atakować. Przewaga niemiecka była zbyt wyraźna. Do tego lecieliśmy na nieszczęsnych „Caudronach" — najgorszych samolotach myśliwskich w całym lotnictwie francuskim. „Atakuj — może się uda" — coś mi podszeptywało.

Ta dysputa między tkwiącym we mnie optymistą i pesymistą trwała krótko. Bo optymista właściwie od razu zwyciężył. Od początku nie zmieniłem przecież nawet na stopień kursu i leciałem wprost na bombowce.

„Zaatakować od przodu, rąbnąć kilka i wiać zanim dobiorą się do nas Messerschmitty". Głowę bym dał, że tak właśnie myślało dwunastu polskich pilotów zawieszonych 10 czerwca 1940 r. w rzadkim rozgrzanym powietrzu nad „douce France". A były to przecież prawie samy asy — dość przeczytać nazwiska z listy personelu dywizjonu. W słynne zaklęcia pilota, który zamiast łapać szkopa w celownik szeptał z oczami wzniesionymi w górę: „Za Warszawę, za Warszawę" — osobiście nie bardzo wierzę. Tak można mówić przy czarnej kawie, ale nie w chwili gdy się ma realną perspektywę zainkasowania kulki w brzuch lub inną część ciała.

Formacja niemiecka błyskawicznie rośnie w oczach. Nienaturalnie wydłużone kadłuby — toż to „latające ołówki" Dorniery 217! Starzy znajomi jeszcze z Polski.

Atak od czoła trwał sekundy. Zdążyłem oddać krótką serię do prowadzącej szyk maszyny, a już oba wrogie zgrupowania minęły się z ogromną szybkością. Ostro skręciłem w lewo. Dostrzegłem dwa mocno dymiące Dorniery, które zaczęły odstawać od dotychczas pięknie prezentującej się formacji niemieckiej.

Na ponowny atak nie starczyło czasu. Świetlne smugi obok skrzydeł mego „Caudrona" brutalnie przypomniały, że myśliwcy niemieccy nie pozwolą na dalsze bezkarne zestrzeliwanie Dornierów.

Gwałtowny zakręt, lot nurkowy, zakręt w drugą stronę, lot nurkowy. No, nareszcie zgubiłem dwójkę Messerschmittów, która niebezpiecznie zaczęła się interesować moją skromną osobą. Ale gdzie reszta chłopców, gdzie moi boczni? W pojedynkę lub dwójkami walczą z Messerschmittami. Staram się wejść na ogon szkopa, który zajadle atakuje „Caudrona" z dużą cyfrą „5". To Piotruś Łaguna. Niemiecki pilot jest jednak niezwykle czujny. Zawczasu dostrzegał, że się doń przymierzam i wykorzystując większą prędkość w mig wyswobodził się z niekorzystnej sytuacji. Przez chwilę gonię go i bez większego przekonania strzelam. Jest jednak za daleko i do tego sylwetka Messerschmitta zmniejsza się z każdą sekundą.

Spokój — nie widzę teraz ani naszych, ani Niemców. Aż dziwne, że ta walka skończyła się tak nagle. Czuję, że jestem cały mokry. Przymykam gaz, ocieram pot z czoła. Chwila wypoczynku — ale kręcę głową na wszystkie strony. Wreszcie z ulgą dostrzegam wśród wysoko wypiętrzonych cumulusów przesuwającą się czwórkę mego dywizjonu. Ukazuje się na moment, by znów wleźć w chmurę. Aby jej nie zgubić, stawiam „Caudrona" na łeb i celuję w miejsce gdzie za chwilę powinna się wyłonić z biało-szarych oparów. Przecież to stara zasada myśliwska, którą przypominałem tyle razy podchorążym w Dęblinie: po oderwaniu się w walce jak najprędzej dołączyć do zwartej formacji.

Są. Odruchowo zmniejszam gaz i w tej chwili serce podchodzi mi do gardła.

To były „Messerschmitty"!

Początkowo tylko lekko dałem „nogę", by za chwilę wrzepić pełne obroty, położyć grata w pionowy zakręt i ściągnąć drążek na siebie. A może nie zauważyli?

Nagle poczułem jakby mnie kto trzasnął batem po plecach. Jednocześnie jakaś niewidzialna ręka rozbiła w drobny mak zegary i wskaźniki w kabinie. Pierwsza seria Niemca była celna...

Gwałtowny ślizg w prawo — aby mu tylko uciec z celownika — zakręt w odwrotną stronę, lot nurkowy. Nareszcie oderwałem się od pogoni. Ale co robić dalej? Lewa ręka bezwładna, słabnę z każdą chwilą, o skoku ze spadochronem nie ma mowy. Jedyny ratunek — to lądować. Czy jednak będę miał siły, czy zdążę?

Czarne płatki latają mi przed oczami. Instynktownie nie rozpędzam za bardzo maszyny, czuję, że nie wytrzymam przy wyciąganiu — zamroczy mnie. Rad nierad schodzę więc na niewielkich obrotach, rozpaczliwie rozglądając się za terenem do lądowania. Najchętniej siadłbym przed siebie, ale rosną przed oczami jakieś laski, płotki, murki. Czuję, że już długo nie wytrzymam. W końcu widzę równy kawałek pola. Ostro duszę, wyrównuję, wyłączam kontakt, powoli ściągam drążek i zrezygnowany czekam. Czuję uderzenie grata o ziemię i ogarnia mnie ciemność.

Zbudziłem się z ogromnym bólem potęgowanym wstrząsami w jeździe po nierównym terenie. Wiozą mnie samochodem — więc może ocalenie? Zapadam w omdlenie.

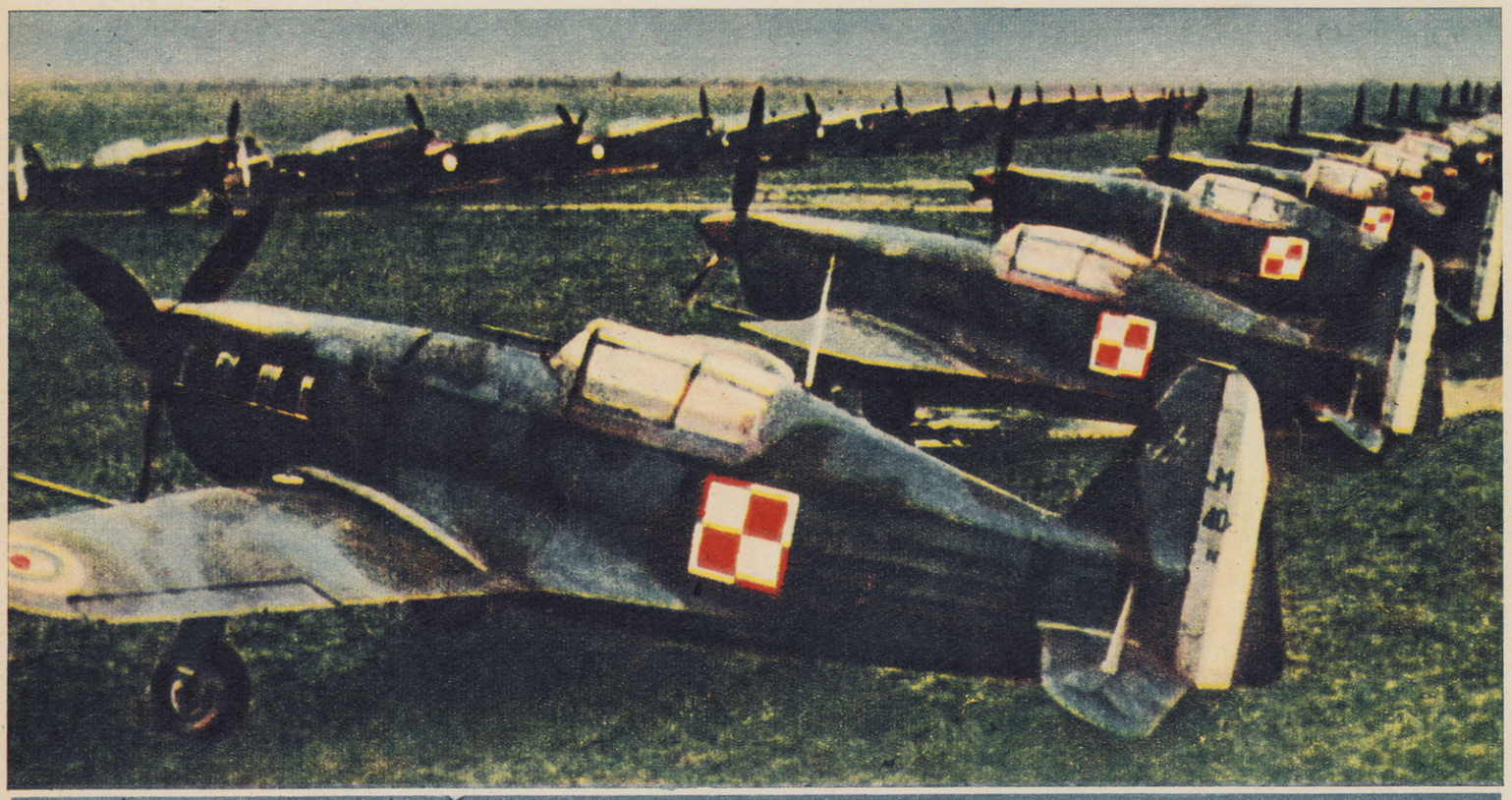
Znowu powoli wraca mi świadomość. Teraz jest mi jakoś błogo, nic nie boli. Tak mi dobrze, jakbym leciał zdrów i wesół z moją Kościuszkowską Eskadrą nad Okęciem. Ten silny szum w uszach to chyba gra silników. Chcę dać znak, ale nie mogę unieść ręki. Uświadamiam sobie z trudem, że jest jakaś sztywna, skrępowana. Powoli otwieram oczy i zupełnie przytomnieję.

Biały pokój, ja cały w bandażach w łóżku, obok siedzi starszy pan. Brawo, mon Commandant, nareszcie się pan obudził. Mam dobre wiadomości. Będzie pan żył, choć nieprędko pozwolę wstać. I druga, już zaszczytna nowina. Przed chwilą w radio podano, że polski dywizjon zasłużył na cytatę w rozkazie armii za bezprzykładnie śmiały atak nad Dreux na 20 bombowców lecących w osłonie 15 „Messerschmittów".

Tak, to były pomyślne wieści. Ale wciąż nurtowało mnie najważniejsze dla mnie w tej chwili pytanie. Wreszcie skleiłem z moich skąpych zasobów języka francuskiego: „Panie doktorze, czy ja kiedyś będę mógł jeszcze latać bojowo?"

Starszy pan nic nie odpowiedział. Jakoś tylko dziwnie pokiwał głową.

JANUSZ KĘDZIERSKI



Samoloty myśliwskie Morane Saulnier 406 należące do polskiego dywizjonu myśliwskiego walczącego we Francji.

Nasi korespondenci piszą

DROGA ROZWOJU AEROKLUBU CZĘSTOCHOWSKIEGO

AEROKLUB Częstochowski istnieje od 1945 r. Był to czas powojennych trudności i jednocześnie czas ogromnych sukcesów sportowych skrzydeł. Niedługo jednak entuzjaści lotniczego sportu mogli latać pod częstochowskim niebem. Rozbudowująca się Huta im. B. Bieruta potrzebowała nowych terenów. Lotnisko należące do Aeroklubu Częstochowskiego zostało przeznaczone pod budowę pieców martenowskich. Piloci z Częstochowy i okolicznych powiatów nie mieli już możności treningu i szkolenia. Pozostał odległy o 80 km od Częstochowy Aeroklub Śląski. Zapaleńców nie odstraszyła nawet ta odległość. Dojeżdżali do Katowic, aby chociaż na krótko móc wzbić się w powietrze.

Myśl posiadania własnego aeroklubu nie dawała spokoju. Wszczęto pewne kroki, aby aeroklub reaktywowano. Przedsięwzięcie powiodło się i w 1956 r. Aeroklub Częstochowski rozpoczął swoją działalność na lotnisku Rudniki k. Częstochowy.

Od tego momentu minęło dziewięć lat wytężonej pracy. Dziewięć lat upadków i wzlotów częstochowskich skrzydeł. Dnia 21. III. 1965 r. odbyło się Walne Zgromadzenie A. C. Referat wygłoszony przez prezesa Zarządu mgr J. Trzepizura oraz dyskusja była podsumowaniem i analizą pracy nie tylko za sezon 1964 r., ale i za lata poprzednie. Znamienny jest fakt przeanalizowania dwóch sezonów lotnych 1963 r. oraz 1964 r. Najlepszym odzwierciedleniem pracy aeroklubu będą cyfry (patrz tabelka):

	1963 r.	1964 r.
godzina lotu samolotem kosztowała	—	897 zł 541 zł (o 356 zł mniej)
godzina lotu szybowcem	—	795 zł 496 zł (o 299 zł mniej)
jeden skok spadochronowy	—	1 945 zł 233 zł (o 1718 zł mniej)
jeden wyszkolony modelarz	—	317 zł 145 zł (o 163 zł mniej)

Dopełnieniem tych cyfr może być ilość kadry etatowej na przestrzeni ostatnich lat.

W 1963 r. A. C. zatrudniał 21 pracowników, w I kwartale 1964 r. — 10 pracowników, w II kwartale 1964 r. — 13 pracowników, w III kwartale 1964 r. — 10 pracowników, w IV kwartale 1964 r. 3 pracowników.

Pomimo tak szczupłej ilości kadry etatowej, zadania lotne zostały nie tylko wykonane ale przekroczone. Należy nadmienić, że loty i skoki spadochronowe w 1964 r. odbywały się, nie z winy aeroklubu, tylko dwa razy w tygodniu. Na specjalne uznanie zasługuje sekcja spadochronowa. Bez etatowego instruktora zadania sekcji spadochronowej nie tylko wykonano ale również przekroczono.

Trudno omówić i analizować poszczególne działy pracy A. C. Ograniczyłem się jedynie do podkreślenia najistotniejszych faktów. Wielka szkoda, że na Walnym Zgromadzeniu nie było przedstawiciela APRL. Piloci mieli dużo pytań pod adresem władz sportu lotniczego. Między innymi: Jakimi kryteriami kieruje się APRL w przydzielaniu etatów i sprzętu lotniczego dla poszczególnych aeroklubów? Do jakich granic można uszczuplać kadrę lotną, skoro w tej chwili w A. C. jest jeden (słownie jeden) instruktor lotniczy? Jak prowadzić zajęcia lotne przy obsadzie jednego instruktora? A jeżeli ten instruktor zachoruje, to co się stanie wówczas?

Piloci i skoczkowie z A. C. nie wymagają rzeczy niemożliwych, ale ubiegają się o niezbędne minimum. Pytań takich i tym podobnych było dużo, jednak nikt nie umiał na nie dać odpowiedzi.

Na zakończenie obrad, łącząc się z głosami całego świata, uchwalono jednogłośnie pismo protestacyjne przeciw nalotom amerykańskim na Demokratyczną Republikę Wietnamu. Uchwała ta została wysłana na ręce Ambasadora Demokratycznej Republiki Wietnamu w Warszawie.

Józef Glanc

TORUŃ

Dnia 21 marca br. odbyło się Walne Zgromadzenie członków Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, na którym podsumowano osiągnięcia i wyniki w roku minionym. Rok 1964 dla Aeroklubu Pomorskiego był rokiem jubileuszowym, gdyż zamknął on swój 30-letni okres istnienia.

Rok 1964 był wyjątkowo pracowity dla całej kadry etatowej, zarządu i aktywnych działaczy społecznych. Oprócz szkolenia i treningu sportowego przeprowadzono w Toruniu szkolenie szybowcowe na obozie LPW I stopnia, dla 20-osobowej grupy uczniów szkół średnich. Przez okres przeszło 3 i pół miesiąca szkolono na samolotach kandydatów do Oficerskiej Szkoły Lotniczej na skoszarowanym obozie LPW II stopnia. Dużo wysiłku włożono w organizację IX Spadochronowych Mistrzostw Polski, które jak wiadomo odbywały się na lotnisku w Toruniu w okresie od 11 — 20 września ub.r. Na uwagę zasługuje fakt, że wykonywanie tak ważnych zadań nie spowodowało zahamowania działalności sportowej. Piloci szybowcowi zdobyli 7 warunków do złotych odznak i 6 diamentów za przeloty docelowe ponad 300 km, a jeden z pilotów uzyskał diament za przewyższenie ponad 5 000 m. W X Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera piloci toruńscy zdobyli 65 697 pkt. Ogółem piloci sekcji szybowcowej wylatali na szybowcach 1 080 godz. Warto jeszcze przypomnieć, że poważny sukces odnieśli oni na IV Zawodach Szybowcowych w Jeżowie, a Adam Barycza zajął pierwsze miejsce.

Bardzo wysoko oceniono pracę sekcji spadochronowej, która w roku 1964 może poszczycić się dużymi osiągnięciami. Skoczkowie wykonali 381 skoków i przygotowali w czynie społecznym koło o średnicy 200 m na IX Spadochronowe Mistrzostwa Polski.

Piloci samolotowi poza treningiem własnym wykonywali loty usługowe na rzecz sekcji szybowcowej i spadochronowej. Ogólny nalot samolotowy wyniósł 1 608 godzin. Na podkreślenie zasługuje prowadzenie treningu samolotowego w okresie zimy w trudnych warunkach meteorologicznych i przy wykorzystaniu śnieżnej pokrywy pola wzlotów. Obok realizacji zadań planowych dał się zauważyć także poważny wzrost aktywności społecznej członków aeroklubu, którzy chętnie włączali się do czynów społecznych organizowanych przez zarząd aeroklubu dla uczczenia XX-lecia Polski Ludowej i IV Zjazdu PZPR. Efekty ekonomiczne uzyskane za pośrednictwem czynów społecznych osiągnęły wartość 200 000 zł.

Wysoko oceniona została praca ideowo - wychowawcza. W celu podniesienia poziomu świadomości ideologicznej przeprowadzono w okresie jesienno - zimowym szkolenie ideologiczne dla całej kadry etatowej. Sporo zrobiono na odcinku pracy propagandowej i popularyzacji lotnictwa.

Na terenie działania Aeroklubu Pomorskiego zorganizowano w roku ub. 8 imprez modelarskich o charakterze sportowym, w których uczestniczyło 485 modelarzy zrzeszonych w 16 kołach lotniczych. We współzawodnictwie brało udział 16 modelarni. Pierwsze miejsce zajęła modelarnia nr 8 przy kole lotniczym Powiatowego Domu Kultury w Aleksandrowie Kujawskim. Na podkreślenie zasługuje również impreza latawcowa zorganizowana w październiku, która dała wiele emocji młodym entuzjastom lotnictwa.

Taki był dorobek Aeroklubu Pomorskiego w roku jubileuszowym. Na 31 rok swego istnienia opracowano jeszcze ambitniejsze wskaźniki ekonomiczne.

Stanisław Porzych

CENTRUM SZYBOWCOWE

Leszno, w którym żył i tworzył Jan Amos Komeński, odwiedził również sławny Czech Emil Zatopek. Wspaniały niegdyś biegacz zwiedził również Centrum Szybowcowe.

Po zapoznaniu się z obiektem i po lotach, które „czeskiej lokomotywie" przypadły do gustu, odbyło się spotkanie przedstawicieli władz partyjnych, miejskich, sportowych oraz pracowników Centrum ze sławnymi sportowcami — Emilem Zatopkiem i Edwardem Makulą.

Film „Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Argentynie", wspomnienia obu sportowców z ich bogatej kariery, uczyniły spotkanie przy czarnej kawie niezapomnianym przeżyciem.

Wręczeniem upominków i kwiatów zakończono tę miłą uroczystość.

★

W ramach cyklu spotkań z czołowymi sportowcami kierownictwo Centrum Szybowcowego i MKKFiT zorganizowały spotkanie młodzieży Zasadniczej Szkoły Zawodowej Nr 1 w Lesznie z Edwardem Makulą.

Przedstawiciel MKKFiT B. Sułczyński powitał kwiatami Edwarda Makulę, a młodzież nie szczędziła oklasków. Po wyświetleniu filmów Edward Makula udzielał wyczerpujących odpowiedzi dotyczących jego sportowej kariery.

Kierownictwo Centrum Szybowcowego czyni starania, aby tego rodzaju spotkania stały się zwyczajem na terenie miasta Leszno.

Feliks Glapka

SZCZECIN

Aeroklub Szczeciński wspólnie z Pałacem Młodzieży w Szczecinie zorganizował imprezę pod hasłem „Z lotnictwem na Ty". Sześć szczecińskich szkół podstawowych współzawodniczyło w znajomości zagadnień lotnictwa, modelarstwa lotniczego i rakietnictwa. W pierwszym dniu lotniczej zgaduj-zgaduli drużyna Szkoły Nr 6 zdystansowała drużyny Szkoły Nr 2 i Młodzieżowego Domu Kultury w Stargardzie. W drugim dniu drużyna Szkoły Nr 36 wyprzedziła drużyny Szkół 31 i 32.

W czasie finałów sala teatralna Pałacu Młodzieży zapełniła się młodzieżą. Ostatnie przygotowania i oto prowadzący imprezę prosi do stolików przedstawicieli zwycięskich szkół. Dwóch zawodników otrzymuje do swojej dyspozycji dwa samochody i dwa magnetofony. Pod kierownictwem społecznych opiekunów udają się oni na przeprowadzenie wywiadu z lotnikiem lub działaczem lotnictwa.

Tymczasem na sali 36 trwa szlachetna rywalizacja między drużynami szkoły nr 6. Zadania są różnorodne, a cała impreza w ciekawy i przyjemny sposób rozwija i utrwala dziecięce zainteresowania lotnictwem. Pytania, rozpoznawanie nagranych na taśmę magnetofonową efektów dźwiękowych lub wyjątków z literatury o tematyce lotniczej, odgadywanie z ekranu bohaterów Kosmosu, obejrzenie filmu o tematyce lotniczej i odgadnięcie gdzie i kiedy miały miejsce przedstawione akcje — oto poszczególne elementy całej imprezy.

Przeprowadzający wywiady z działaczami lotnictwa nagrodzeni zostali przez salę hucznymi oklaskami, a przez komisję słodyczami. Po dwu i pół godzinnej walce zwycięża drużyna Szkoły Nr 6. Zdobywa ona 30 punktów i jest o 3 punkty lepsza od swoich przeciwników (patrz zdjęcie u dołu z lewej).

Zofia Kuziemska

Zwycięska drużyna szkoły nr 6 w Szczecinie z instruktorem Janem Szulcem.

DO I OD REDAKTORA

POMYŁKA

Szanowny Panie Redaktorze!

W rubryce „Co słychać w Locie" (nr 11 „Skrzydlatej Polski" z br.) popełniono niemiłą omyłkę: nazwisko wiceministra Komunikacji NRD brzmi **Arthur Pieck**, a nie Pick. Był on przez dłuższy czas dyrektorem „Lufthansy", wobec czego nazwisko jego powinno być dobrze znane wszystkim stykającym się z komunikacją lotniczą. Pomyłka Wasza jest tym bardziej przykra, iż jest on synem bohatera niemieckiej klasy robotniczej Wilhelma Piecka.

Łączę wyrazy szacunku.

Robert Nehring

Red.: Za oczywistą pomyłkę bardzo przepraszamy.

BŁĄD NA PLAKACIE

Szanowny Panie Redaktorze!

W notatce pt. „Konkursowe plakaty" (wkładka „Lotu" do nru 6/709) „Skrzydlatej Polski" z br. dowiedziałem się interesujących szczegółów o zorganizowanym przez Wyd. Art. - Graficzne, na zlecenie działu reklamy PLL „Lot", konkursie na plakat „6-poolu" oraz o plakatach reklamujących połączenia powietrzne do Krakowa. Zamieszczone obok zdjęcia wyróżnionych prac wystawiają jednak kiepskie świadectwo kompetencjom lingwistycznym obydwu przedsiębiorstw. Nazwę „Kraków" pisze się mianowicie w języku angielskim przez zwykłe „w", nie zaś — „Cracov". Ponieważ błąd ten widnieje na wszystkich plakatach, wykluczona jest pomyłka jednego tylko spośród grafików; błąd ten popełniono „centralnie". Mam nadzieję, że list mój dojdzie na czas, by zapobiec wydrukowaniu plakatów z błędem. A niezależnie od tego, nasuwa się stare przysłowie: Jak nie potrafisz, nie pchaj się na afisz"!

Z poważaniem

Rajmund Szubański

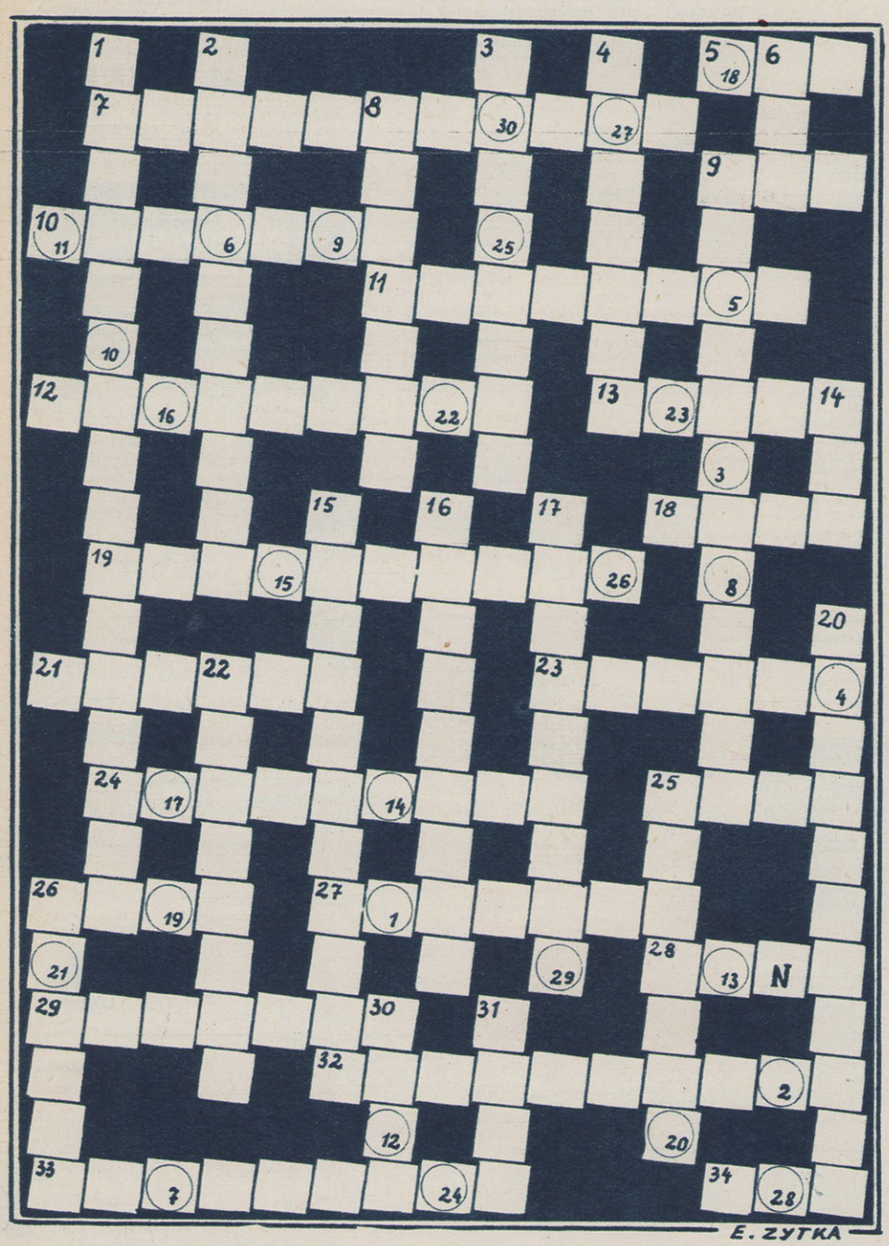
ŚWIĄTECZNA KRZYZOWKA LOTNICZA

POZIOMO: 5 — Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w pobliżu Żywca; 7 — rozróżniamy statyczne i dynamiczne, może nastąpić podczas lotu szybowca, po przekroczeniu krytycznych kątów natarcia; 9 — wada wzroku, powodująca niezdolność do służby w powietrzu; 10 — decyduje o przyjęciu kandydata na szkolenie lotnicze; 11 — pilot polski, jeden z konstruktorów „RWD", 12 — urządzenie służące do obniżania temperatury cieczy chłodzącej silnik samolotu; 13 — element; 18 — polski wysokowyczynowy szybowiec klasy standard; 19 — sławny pilot rosyjski, (znana jest jego pętla „głowa w głowę"), zginął w walce powietrznej w 1914 r.; 21 — układ szybowca, w którym usterzenie wysokości znajduje się przed kabiną pilota; 23 — służą do wypromieniowywania lub odbioru fal radiowych (l. mn.); 24 — lekki bombowiec przystosowany do zrzucania bomb z lotu nurkowego; 25 — rozmieszczenie samolotów w locie zespołowym; 26 — wypoczynek, relaks; 27 — półwysep w Ameryce Północnej, na którym znajduje się poligon rakietowy; 28 — fizyk rosyjski, odkrył zależność między natężeniem prądu a ilością wydzielanego ciepła; 29 — dla karierowicza najważniejsza; 32 — wyż; 33 — rury oprofilowane, służące do podpierania skrzydeł; 34 — imię spadochronowej mistrzyni świata — Amerykanki Taylor.

PIONOWO: 1 — pomieszczenie służące do przechowywania spadochronów; 2 — osoby wchodzące w skład aeroklubu; 3 — przyrząd zapisujący zmiany wysokości; 4 — część podwozia samolotu, w której osadzone jest koło; 6 — lecz; 8 — barometr metalowy; 9 — przyrząd pokładowy, działający na zasadzie żyroskopu, wskazuje wielkość i kierunek zakrętu, 14 — owad nocny, 15 — warstwa atmosfery; 16 — młodszy brat radioodbiornika; 17 — pilot, weteran polskiego lotnictwa komunikacyjnego, w komunikacji lotniczej latał od 1925 roku, od r. 1964 na emeryturze; 20 — oddzielenie się skoczka od samolotu; 22 — grozi linie przy holowaniu szybowca na falę; 25 — polski pilot myśliwski z okresu II wojny autor książki „Czarne krzyże nad Polską"; 26 — czuwa nad zdrowiem pilota; 30 — lipcowa solenizantka; 31 — najwyższy szczyt w Polsce.

UWAGA: Litery w polach oznaczonych kółkami, ustawione od 1—30 dadzą rozwiązanie dodatkowe.

Opracował: Edward Zytka.



Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia **25 kwietnia br.**, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Świąteczna krzyżówka lotnicza".

Rozwiązanie „Pantropy lotniczej" z nr 9 „SP" z dnia 28 lutego 1665 roku

Hasło: Korkociąg na małej wysokości przyczyną groźnych wypadków.

Wyrazy pomocnicze: 1 — ciąg, 2 — MON, 3 — „Łoś", 4 — „Echo", 5 — szyk, 6 — koja, 7 — prąd, 8 — cynk, 9 — gaźnik, 10 — oczy, 11 — wyrwa, 12 — wypór.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Marek Pawlik — Koniecpol, ul. Kolejowa 1, pow. Włoszczowa, woj. kieleckie; Zbigniew Patorski — Łódź 18, ul. Krakowska 124, m. 4; Roman Bieniek — Kraków, ul. Kasprowicza 22/6.**

POTRZEBNY INSTRUKTOR

Aeroklub Częstochowski zaangażuje instruktora szybowcowego na okres od maja do sierpnia br (włącznie) lub na poszczególne miesiące. Pierwszeństwo w zaangażowaniu będą mieli instruktorzy szybowcowi z uprawnieniami instruktora spadochronowego.

Zgłoszenia i podania należy kierować bezpośrednio pod adresem: Aeroklub Częstochowski — Częstochowa, ul. N. M. P. 9.

W lotniczej KSIĘGARNI

LOTNICTWO W WOJNIE HISZPAŃSKIEJ

Wydana nakładem Wydawnictwa MON książka M. Brona, E. Kozłowskiego i M. Techniczka „Wojna hiszpańska 1936—1939" jest pozycją dość specyficzną: w przeciwieństwie do najczęściej spotykanych prac historycznych, ma ona krótką tylko, wprowadzającą część opisową — trzon jej stanowi natomiast chronologia wydarzeń i obszerna bibliografia, obejmująca ok. 3 000 pozycji wydanych w kilkudziesięciu krajach.

Ten chronologiczny, kronikarski układ powoduje, że książka mniej nadaje się jako lektura dla nieprzygotowanego czytelnika, pozwala jednak wzamian na prześledzenie dzień po dniu poszczególnych faz wojny, zaobserwowanie wydarzeń w toku ich powstawania i rozwoju.

Temat zaś wart jest bliższego poznania. Trwające 33 miesiące zmagania Republiki Hiszpańskiej z przeważającymi siłami międzynarodowej reakcji i faszyzmu stanowią jedyną w swoim rodzaju epopeję bohaterstwa ludu w walce o wolność i postęp. W niespotykanych przedtem rozmiarach zaangażowały się w tej wojnie siły postępowe świata, czego najwyższym wyrazem stały się brygady międzynarodowe. Książka przytacza szczegółowo wiele szczegółów dotyczących polskich ochotników walczących w Hiszpanii.

Pod względem lotniczym wojna hiszpańska była niejako preludium II wojny światowej. Niemcy i Włochy przekształciły Hiszpanię w poligon doświadczalny dla swych broni i wojsk. Tam po raz pierwszy zastosowano zmasowane użycie lotnictwa i współdziałanie jego z wojskami lądowymi; dokonywano bombardowania otwartych miast w celu złamania ducha oporu przeciwnika; użyto samodzielnego lotnictwa do walki z marynarką wojenną; użyto samolotów nurkujących „sztukas"; utworzono pierwszy most powietrzny do przerzucenia wojsk.

Kronika wydarzeń przynosi z tej dziedziny wiele interesujących i nie znanych u nas zupełnie faktów. Wymieńmy chociaż kilka: 29 lipca 1936 r. rząd polski odmówił sprzedania rządowi Republiki 15 samolotów P-11, mimo iż figurowały one w sprzedażnych katalogach spółki SEPEWE; już w listopadzie tegoż roku ta sama państwowa spółka sprzedała kilka maszyn PWS powstańcom, przy czym dla montażu samolotów udała się do Vigo specjalna ekipa z PZL; polski lotnik Lasocki stracił życie w czasie próby dostarczenia jednego z samolotów Fokker zakupionych dla rebeliantów przez niejakiego Czarnieckiego, przedstawiciela gdańskiej firmy „West-Export"; w zorganizowanej latem 1936 r. jedynej międzynarodowej eskadrze lotnictwa republikańskiego walczyli także i Polacy. Nazwisk tych lotników nie udało sią niestety ustalić.

RS.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

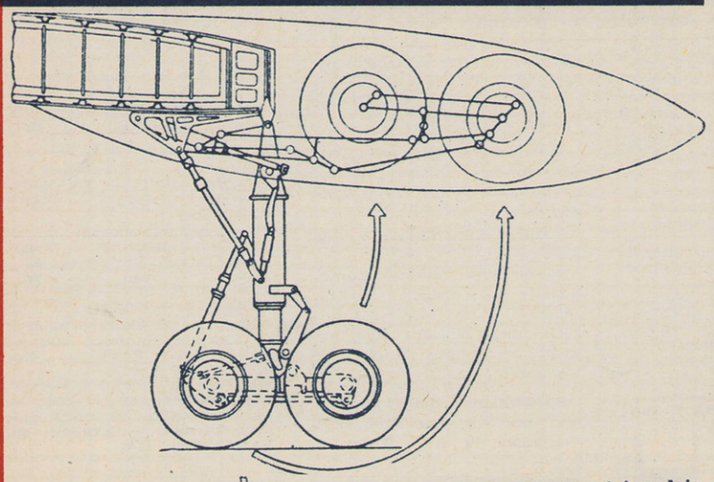
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

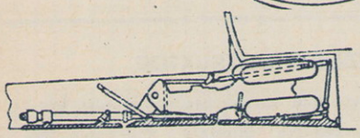
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

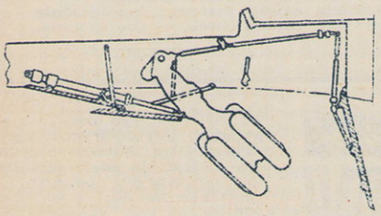
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2614 E—64

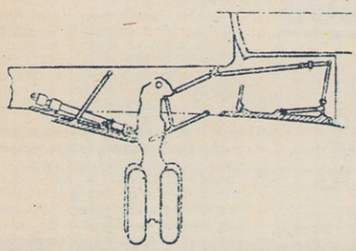
RAKIETA PO ŚWIECIE

PODWOZIA GŁÓWNE ODRZUTOWCÓW





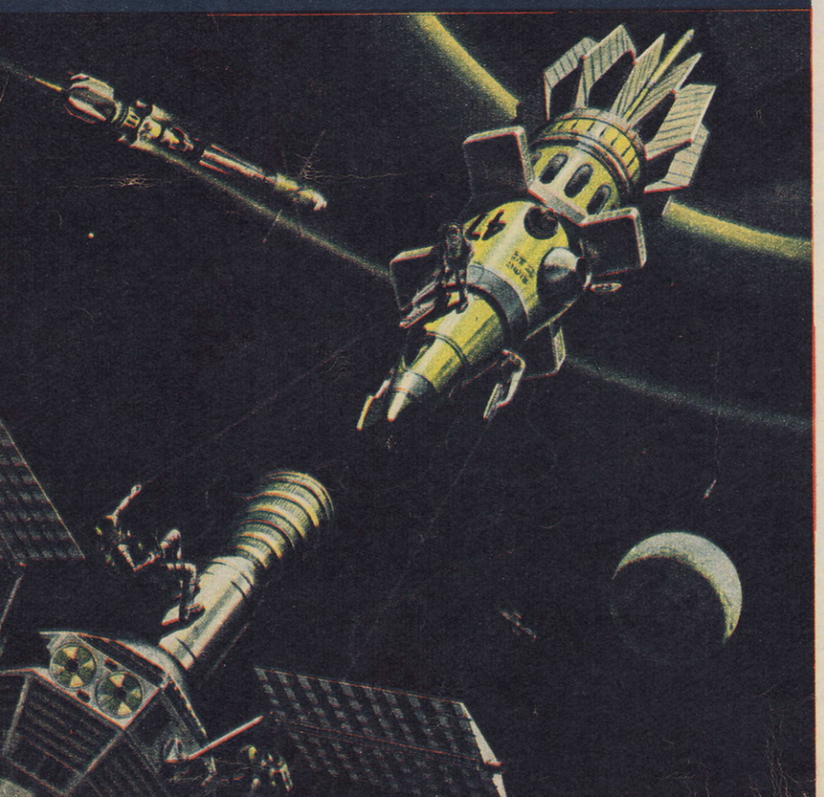




Na rysunku powyżej podajemy schemat wciągania kół podwozia głównego w radzieckim samolocie pasażerskim Tu-104, zaczerpnięty z książki prof. S. Jegera „Projektirowanie passażyrskich reaktiwnych samolotow" (Moskwa 1964 r.). Golenie podwozia i koła — bliźniaki są wciągane do tyłu w specjalne gondole skrzydłowe. Wózek podwozia wykonuje przy tym obrót o 90 stopni względem goleni i o 180 stopni względem osi samolotu. Dzięki temu wymiary gondoli są bardzo niewielkie. Układ wciągania podwozia przyjęty w samolocie Tu-104 nie wymaga osłabiania wycięciami konstrukcji nośnej kadłuba lub płata. Straty aerodynamiczne mogą być przy właściwym rozmieszczeniu gondol podwozia (zgodnie z regułą pól) sprowadzone praktycznie do zera. Wchodzą w grę jedynie niewielkie straty spowodowane zmniejszeniem powierzchni nośnej płata oraz obniżeniem skuteczności klap skrzydłowych. Na rysunku z lewej widzimy schemat wciągania podwozia głównego zastosowany we francuskim odrzutowcu pasażerskim „Caravelle". Kierunek wciągania podwozia — do środka.

BUDOWA STACJI

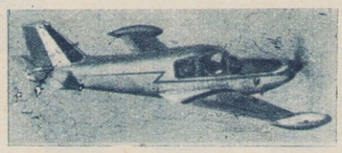
Pomyślny przebieg pierwszego kosmicznego spaceru radzieckiego kosmonauty A. Leonowa stał się nowym źródłem natchnienia dla rysowników. Oto jeden z obrazów przedstawiający niezbyt odległy moment budowy stacji kosmicznej w przestrzeni okołoziemskiej.



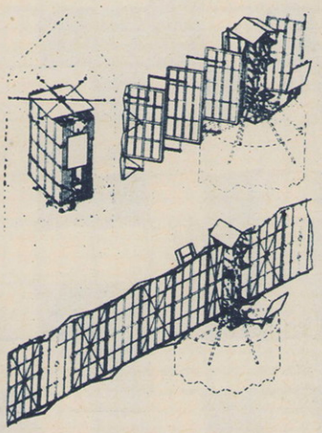
CO NOWEGO LATA?

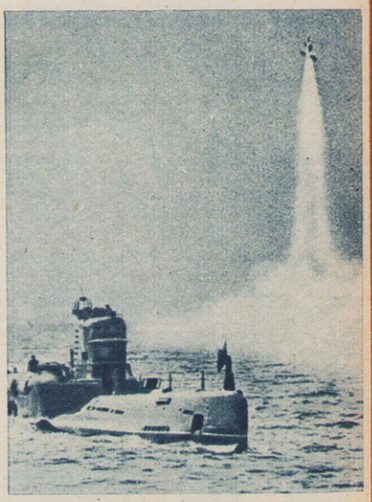
Prototyp francuskiego śmigłowca turbinowego SA-330 rozpoczął próby lotniskowe i w locie. Przewiduje się, że produkcja seryjna tego śmigłowca wojskowego zostanie rozpoczęta w końcu 1967 r.

„Super-Picchio", nowa wersja włoskiego 4-miejscowego samolotu sportowego F-15C, przechodzi próby w locie. Silnik 260 KM. Prędkość max. — 335 km/h, przelotowa — 315 km/h, wznoszenie — 6,5 m/sek., pułap — 6 000 m, zasięg — 2 300 km.



„Pegasus-1". Sztuczny satelita USA do badań meteorytów w strefie okołoziemskiej. Rysunki pokazują poszczególne fazy rozwijania się satelity w przestrzeni kosmicznej. Powierzchnia skrzydeł — łapaczy meteorytów 4,2 × 29 m. Orbita — 490 km (perigeum) i 753 km (apogeum).



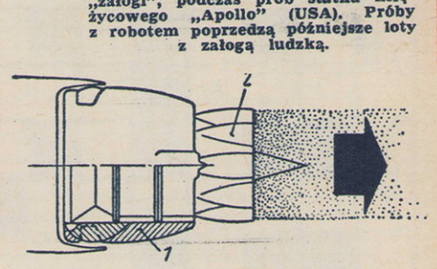
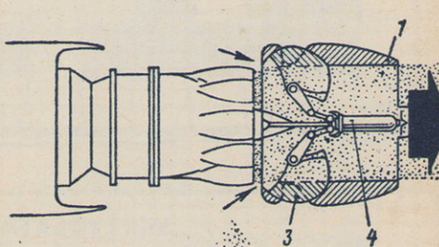
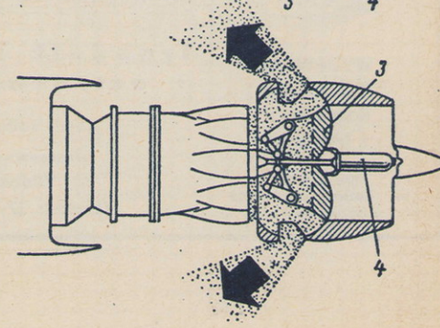


START RAKIETY

Zdjęcie zaczerpnięte z czasopisma „Sowietskoje Foto" przedstawia moment startu radzieckiej rakiety z okrętu podwodnego.

SZTUCZNY ASTRONAUTA

Na zdjęciu pokazujemy montaż wyposażenia elektronicznego w robocie przeznaczonym do badań reakcji „załogi", podczas prób statku księżycowego „Apollo" (USA). Próby z robotem poprzedzą późniejsze loty z załogą ludzką.

W WALCE Z HAŁASEM SILNIKÓW LOTNICZYCH

Współczesne odrzutowce pasażerskie są wyposażone w tłumiki hałasu i odwracacze kierunku ciągu silników turboodrzutowych. Przykładem może być samolot amerykański Douglas DC-8. Na rysunkach obok pokazujemy zasadę pracy takiego urządzenia, dającego obniżenie poziomu natężenia hałasu o 9—12dB przy stratach ciągu rzędu 1,5—2%. U góry — położenie w locie, w środku — położenie przy starcie i lądowaniu (ejektor przesunięty do tyłu; powietrze zasysane strumieniem odrzutowym tłumi dodatkowo hałas i zwiększa ciąg silnika), u dołu — położenie przy odwróceniu kierunku ciągu dla skrócenia dobiegu. Oznaczenia: 1 — ejektor, 2 — nieruchoma nasadka tłumiąca dźwięki umieszczona na dyszy silnika turboodrzutowego, 3 — ruchome części ejektora wychylane dla uzyskania efektu odwrócenia kierunku ciągu silnika, 4 — napęd części 3.